AVIATION MANAGEMENT ACADEMY

ICAM 2022

13-14 OCTOBER ONLINE

2. INTERNATIONAL CONGRESS ON AVIATION MANAGEMENT

PROCEEDINGS BOOK

DETAY YAYINCILIK

AMA Aviation Management Academy

ICAM 2022 2nd International Congress on Aviation Management

icamcongress.org

AVIATION MANAGEMENT ACADEMY

ICAM 2022

13-14 OCTOBER ONLINE

2. INTERNATIONAL CONGRESS ON AVIATION MANAGEMENT

PROCEEDINGS BOOK

DETAY YAYINCILIK
Ankara, 2022

DETAY YAYINLARI **: 1631**

1. Baskı **:** Aralık 2022
ISBN **: 978-605-254-701-4**
Yayıncı Sertifika No **:** 46573

© Detay Anatolia Akademik Yayıncılık Ltd. Şti.

Her hakkı saklıdır. Yazarından ve yayınevinden yazılı izin alınmaksızın bu kitabın fotokopi veya diğer yollarla kısmen veya tamamen çoğaltılması, basılması ve yayınlanması yasaktır. Aksine davranış, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu gereğince, 5 yıla kadar hapis ve adli para cezaları ile fotokopi ve basım aletlerine el konulmasını gerektirir.

GENEL DAĞITIM ve İSTEME ADRESİ
DETAY ANATOLIA AKADEMİK YAYINCILIK LTD. ŞTİ.
Adakale Sokak No: 14/4 Kızılay/ANKARA
Tel : (0.312) 434 09 49 ● Faks: (0.312) 434 31 42
Web: www.detayyayin.com.tr ● e-posta: detayyay@gmail.com

ABOUT CONGRESS / KONGRE HAKKINDA

2. International Congress on Aviation Management Havacılık Yönetimi Akademisi tarafından 13-14 Ekim 2022 tarihinde ONLINE olarak düzenlenmiştir.

Kongre ile katılımcılara; araştırmalarını sunma, alana ilişkin bağlantıları güçlendirme ve yeni bağlantılar edinme, bilgi alışverişinde bulunma, havacılık yönetimi alanındaki yeni eğilimleri takip etme ve havacılık yönetimi alanının işletmecilik ve operasyonel odakta yer alan konularını tartışma olanağı sunulmuştur.

Araştırmacılar, çalışmalarını Türkçe ve İngilizce olarak göndermiş ve sunmuşlardır.

Kongrede akademisyenler, lisans ve lisansüstü öğrenciler ve sektör temsilcilerinin katılımlarıyla 42 araştırma sunulmuştur.

The 2nd International Congress on Aviation Management was organized by the Aviation Management Academy on 13-14 October 2022, ONLINE.

To the participants with the congress; It was given the opportunity to present their research, strengthen and gain new connections, exchange information, follow new trends in the field of aviation management, and discuss the issues of aviation management in business and operational focus.

Researchers submitted and presented their studies in Turkish and English.

42 research were presented at the congress with the participation of academicians, undergraduate and graduate students and sector representatives.

CONGRESS BOARDS / KONGRE KURULLARI

SCIENCE BOARD (INTERNATIONAL) / ULUSLARARASI BİLİM KURULU

Prof. Dr. Alessandro V. M. OLIVEIRA, Aeronautics Institute of Technology, Brezilya

Prof. Dr. Bijan VASIGH, Embry-Riddle Aeronautical University, ABD

Prof. Dr. Peter MORRELL, Cranfield University, Birleşik Krallık

Prof. Dr. Rico MERKERT, The University of Sydney, Avustralya

Prof. Dr. Sascha Albers, University of Antwerp, Belçika

Prof. Dr. Sveinn Vidar GUDMUNDSSON, Reykjavik University, İzlanda

Prof. Dr. Wouter DEWULF, University of Antwerp, Belçika

Assoc. Prof. Darjan KARABASEVIC, University Business Academy in Novi Sad, Sırbistan

Asst. Prof. Dr. Cathal GUIOMARD, Dublin City University, İrlanda

Dr. Adeniyi OLUWAKOYA, Redeemer's University, Nijerya

Dr. Eric Tchouamou NJOYA, University of Huddersfield Business School, Birleşik Krallık

Dr. Mohammed CHAOUK, Aviation Minds-Airports, Lübnan

CONGRESS BOARDS / KONGRE KURULLARI

SCIENCE BOARD (NATIONAL) / ULUSAL BİLİM KURULU

Prof. Dr. Deniz TAŞÇI, Anadolu Üniversitesi

Prof. Dr. Ender GEREDE, Eskişehir Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Fatih ECER, Afyon Kocatepe Üniversitesi

Prof. Dr. Nuriye GÜNEBAKAN, İskenderun Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Özlem ATALIK, Eskişehir Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Senem BESLER, Anadolu Üniversitesi

Prof. Dr. Turan PAKSOY, Necmettin Erbakan Üniversitesi

Doç. Dr. Akansel YALÇINKAYA, İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Doç. Dr. Emrah KOPARAN, Amasya Üniversitesi

Doç. Dr. İnan ERYILMAZ, Süleyman Demirel Üniversitesi

Doç. Dr. Mustafa Kemal YILMAZ, Samsun Üniversitesi

Doç. Dr. Nalan ERGÜN, Eskişehir Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Nilüfer CANÖZ, Selçuk Üniversitesi

Doç. Dr. Rüstem Barış YEŞİLAY, Ege Üniversitesi

Doç. Dr. Ünal BATTAL, Eskişehir Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Tunahan AVCI, Erciyes Üniversitesi

Doç. Dr. Vildan DURMAZ, Eskişehir Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Abdüssamet POLATER, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Ali Emre SARILGAN, Eskişehir Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Bahri Baran KOÇAK, Dicle Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Canan YILMAZ UZ, İskenderun Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Cengiz Mesut BÜKEÇ, Nişantaşı Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Çağlar KARAMAŞA, Anadolu Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Deniz MACİT, Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Dilek ERDOĞAN, Gaziantep Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Emircan ÖZDEMİR, Eskişehir Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Ercan AKAN, İskenderun Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Ferhat AKYÜZ, Samsun Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Gamze ORHAN, Eskişehir Teknik Üniversitesi

SCIENCE BOARD (NATIONAL) (Continued) / ULUSAL BİLİM KURULU (Devamı)

Dr. Öğr. Üyesi Hakan RODOPLU, Kocaeli Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Hakkı Cenk ERKİN, Kocaeli Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Harun KARAKAVUZ, Selçuk Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Harun YILMAZ, İskenderun Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi İbrahim KARAASLAN, Gümüşhane Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi İnci POLAT SESLİOKUYUCU, Süleyman Demirel Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi İsmail Çağrı ÖZCAN, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Kübra Gülnaz BÜLBÜL, Eskişehir Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Leyla A. YALÇINKAYA, Özyeğin Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Nisa SEÇİLMİŞ, Gaziantep Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Rukiye SÖNMEZ, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Sedat BAŞTUĞ, İskenderun Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Tüzün Tolga İNAN, Bahçeşehir Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Yeşim KURT, Kırklareli Üniversitesi

Dr. Abdulkadir ALICI, Necmettin Erbakan Üniversitesi

Dr. Abdullah NERGİZ, İstanbul Rumeli Üniversitesi

Dr. Ahmet ZELKA, Bartın Üniversitesi

Dr. Akif FİDANOĞLU, İstanbul Üniversitesi

Dr. Caner USTAÖMER, İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Dr. Eren SEZGEN, İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Dr. Murat Ahmet DOĞAN, Samsun Üniversitesi

Dr. Murat TAŞDEMİR, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)

Dr. Onur ÇAPKULAÇ, Amasya Üniversitesi

Dr. Salih ÖZÇELİK, İstanbul Üniversitesi

Dr. Şahap AKAN, Dicle Üniversitesi

Dr. Tolga ÜLKÜ, Bremen University of Applied Sciences

Dr. Volkan YAVAŞ, Ege Üniversitesi

CONGRESS CO-PRESIDENTS / KONGRE BAŞKANLARI

Dr. Öğr. Üyesi Mehmet YAŞAR, Kastamonu Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Selçuk KAYHAN, Malatya Turgut Özal Üniversitesi

ORGANIZATION BOARD / DÜZENLEME KURULU

Doç. Dr. Kasım KİRACI, İskenderun Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Gökhan TANRIVERDİ, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Selçuk KAYHAN, Malatya Turgut Özal Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Mehmet YAŞAR, Kastamonu Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi M. Şahin DURAK, Kırklareli Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Veysi ASKER, Dicle Üniversitesi

Dr. Mahmut BAKIR, Samsun Üniversitesi

Schedule of 2. International Congress on Aviation Management

13 October 2022 / Day 1

https://zoom.us/j/98722673860?pwd=REkzMFJ1enl5QzhMZnhFVHFiWG00QT09

Meeting ID: 987 2267 3860
Password: 218880

Opening Speech

10:00-11:00	KEYNOTE SPEAKER 1
	Prof. Dr. Anming Zhang
	Covid - 19 Pandemic: A Survey of Recent Research ond Directions for Future Research

SESSION 1	(11:00-12:15) 13.10.2022	
Zoom Link	https://zoom.us/j/92614120533?pwd=S2JJMjlXVGZlcE82ZHU5T3daYkkxZz09	
Chairman	**Kasım Kiracı**	
11:00-11:15	Habibe Güngör	Sürdürülebilir Havacılık için Cinsiyet Eşitliği: Türkiye'de Kadın Yöneticilerin Bakış Açısı
11:15-11:30	Selvi Vural	Uçuş Emniyeti Uçuş Psikoloğu Gerektirir Mi?
11:30-11:45	V. Dilara Özeren	Havacılık Sektöründe Yazılım Çözümleri Sunan Hitit Bilgisayar Hizmetleri Şirketinin Covid-19 Pandemisindeki Pazarlama Stratejisinin İncelenmesi Üzerine Bir Araştırma.
11:45-12:00	Yalçın Öztürk	Kovid-19 Pandemisinin Türkiye'de Hava Kargo Sektörüne Etkisi

https://zoom.us/j/92745300909?pwd=UDd6ODVNVzYrNXVXNXNaMmo5K3Z1Zz09

Meeting ID: 927 4530 0909
Password: 365588

Keynote Session

13:00-14:00	KEYNOTE SPEAKER 2
	Kemal İbiş - Operations Contract & Operations Manager Corendon Airlines
	Aviation Industry Recovery Post Covid - 19 Pandemic

SESSION 2	(14:00-15:15) 13.10.2022	
Zoom Link	https://zoom.us/j/91085928346?pwd=T3lZVHdWcW5OYkc2eHo3Q2gva0VHZz09	
Chairman	**Veysi Asker**	
14:00-14:15	Gamze Nur Kakşa Necla Kasabalı	Ülkemizde Hava Kargo Trafiği ve Faaliyet Gösteren Hava Kargo Şirketleri
14:15-14:30	Harun Yilmaz Halil Buğra Bademci	Havalimanı Terminal İşletmeciliğinde CIP Hizmetlerinin Geliştirilmesi Üzerine Bir Araştırma
14:30-14:45	Senanur Duran Havva Ak Saynur Eda Yıldırım Dolunay Can	Kastamonu Üniversitesi Havacılık Yönetimi Bölümü Öğrencilerinin Mesleğe Yönelik Beklentileri Üzerine Bir Araştırma
14:45-15:00	Harun Yılmaz Eymen Kocamaz	Havacılık Sektöründe Sosyal Medya Kullanımının Etkisinin İncelenmesi?
15:00-15:15	Kader Güven	Havayolu Taşımacılığı Endüstrisinde İş Sağlığı ve Güvenliği: Stajyer Öğrenciler Üzerine Bir Uygulama

SESSION 3	(15:30-16:45) 13.10.2022	
Zoom Link	https://zoom.us/j/99074842584?pwd=Q21WcHRKVm5JUk1xbVhvZjI1alFDZz09	
Chairman	**Mahmut Bakır**	
15:30-15:45	Elen Paraskevi Paraschi Antonios Georgopoulos Panagiotis Polychroniou Maria Kalogera	The Flight Scheduling and Fleet Assignment (FSFA) Problem in PSO Routes
15:45-16:00	K. Gülnaz Bülbül	A Machine Learning Perspective For Airline Market Fare Prediction
16:00-16:15	Pavlos Peppas Ioannis Stamatiou Elen Paraskevi Paraschi Antonios Georgopoulos Panagiotis Polychroniou Maria Kalogera	Optimalfly: A PSO Network Optimization Model.
16:15-16:30	Yeşim Deniz Özkan-Özen Volkan Yavaş	Digital Twin Applications in Sustainable Airports
16:30-16:45	Oğuzcan Kurşuncu Nisa Seçilmiş	The Impact of Covid-19 on The Financial Structure of The Ground Handling Industry: The Case of Çelebi Aviation Holding

SESSION 4	(16:45-18:00) 13.10.2022	
Zoom Link	https://zoom.us/j/92301710072?pwd=aWxaMTVWWnFmd2J3VzlBdDA2VGU4UT09	
Chairman	**Yeşim Kurt**	
16:45-17:00	Seda Mumlu Karanfil F. Burcu Demir	Boeing 737 Max Kazalarına Eleştirel Bir Bakış: 'Düşüş: Boeing Davası' Belgesel İncelemelesi.
17:00-17:15	Arzunur Şahin Vildan Durmaz	Havacılık Sektöründe Kriz İletişimi İle İlgili Örnek Olay İncelemesi: Airasia ve Malaysia Airlines'ın Kayıp Uçak Krizlerinde Basın İle İletişimi
17:15-17:30	Oğuz Yıldız Onur Tayfun	Sürdürülebilir Havacılık Uygulamalarının Tüketiciler Tarafından Benimsenmesini Sağlayan Faktörlerin Sınıflandırılması
17:30-17:45	Habibe Güngör Ahmet Can Şenlik	Uçuş Öncesi Emniyet Videoları Ne Anlatıyor? Nitel Bir Araştırma
17:45-18:00	Veysi Asker	Türkiye'de Faaliyet Gösteren Havayolu İşletmelerinin Kovid-19 Salgını Döneminde Finansal Performans Analizi

14 October 2022 / Day 2

https://zoom.us/j/94629942113?pwd=V1B4QnhITzYxYW1CemZETkNONHhlZz09

Meeting ID: 946 2994 2113
Password: 417002

Keynote Session

10:00-11:00	KEYNOTE SPEAKER 3
	Assoc. Prof. Dr. Akansel Yalçınkaya
	Local Aviaiton Studies: Scope, Philosophy and Methodology

SESSION 5	(11:00-12:30) 14.10.2022	
Zoom Link	https://zoom.us/j/96638169559?pwd=S3F3V3pHL3JSa1pmR1hPZVZadjJmZz09	
Chairman	**Mehmet Yaşar**	
11:00-11:15	Bura Sabiha Kelek	Apron Management of Airports and Autonomous Vehicles in Safety
11:15-11:30	Sara Kaya Gamze Özdemir Oğuzhan Ünal İnci Polat	A Research Model on Travel Intention by Regional Airline
11:30-11:45	Hakan Ömer Tunca	Security of Air Transportation as a Critical Infrastructure
11:45-12:00	Fatih Koçyiğit	Investigation of Airworthiness of Ağrı Ahmed-i Hani Airport in Meteorological Conditions
12:00-12:15	Eren Sezgen	How Safety Perceptions of Airline Customer Affect Airline Brands?
12:15-12:30	Selçuk Kayhan	Evaluation of Security Culture Tools for Aviation Industry

SESSION 6	(13:30-14:45) 14.10.2022	
Zoom Link	https://zoom.us/j/91331012220?pwd=Q0FKK2hMOU9OOXNwY2NBZjI3ampxQT09	
Chairman	**Selçuk Kayhan**	
13:30-13:45	Ahmet Külçe Esra Yaşar	Küresel Raporlama Formatı'nın (GRF) AHP Yöntemiyle Değerlendirilmesi
13:45-14:00	Seda Bahadır Ertan Çınar Arif Tuncal	Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Hava Trafik Kontrolü Bölümü Öğrencilerinin Aldıkları Eğitim Konusunda Farkındalık Düzeylerinin Belirlenmesi
14:00-14:15	Mustafa Aslan Büşra Önler Çiğdem	Havalimanlarının Kurumsal Sosyal Sorumluluk Faaliyetlerinin Sosyal Sürdürülebilirliğe Etkisi.
14:15-14:30	Dilek Erdoğan	Neden Havaalanı İşletmecileri Bilgi Teknolojileri Şirketi Kuruyor?
14:30-14:45	Canan Yılmaz Uz	Havayollarında Yeşil Marka Sadakatini Etkileyen Faktörler

SESSION 7	(15:00-16:30) 14.10.2022	
Zoom Link	https://zoom.us/j/93217494832?pwd=ZkFITUcwWUIwQXM5UGhBM1QrM01iQT09	
Chairman	**Harun Yılmaz**	
15:00-15:15	Ahmet Koray Kayalar Merve Akkaya	Pandemi ve Ekonomik Olumsuzluk Etkenlerinin Sebep Olduğu Yeni Dönem Havayolu Yönetim Stratejileri ve Kriz Yönetimi.
15:15-15:30	Mustafa Kemal Yılmaz Tuba Bayar	Ukrayna Rusya Savaşı'nın Küresel Hava Taşımacılığı Üzerine Etkisi
15:30-15:45	Hakkı Bağan Serap Daş	MRO İşletmelerine Yönelik Yalın Üretim Modellerinin İncelenmesi
15:45-16:00	Berat Çiçek Yusuf Emre Karakaş	İnsanlar Neden Business Class'ta Uçmak İster?
16:00-16:15	Yeşim Kurt	İş Görüşmelerinde Kendini Sunma Taktiklerinin Kullanımı: Kabin Görevlileri Üzerine Bir Araştırma.
16:15-16:30	Mehmet Yaşar Kasım Kiracı	İş Modeli Temelinde Havayolu İşletmelerinin Fiyat-Talep İlişkilerinin Analizi

https://zoom.us/j/93915030733?pwd=WXRCQ25GVkUwWDJuQ3YvR0dhVVNJdz09 **Meeting ID: 939 1503 0733** **Password: 543597**	
Keynote Session	
16:30-17:00	KEYNOTE SPEAKER 4
	Alper Gürcan Cost Control Pricing Chief - Tailwind Airlines
	Examination of Flight Costs After Covid - 19 Period

https://zoom.us/j/93222941371?pwd=RzlkNjFpVjFxdWphSlIvTXU3ZXhVUT09 **Meeting ID: 932 2294 1371** **Password: 407595**	
Keynote Session	
17:00-17:30	KEYNOTE SPEAKER 5
	Hakkı Bağan Airbus A400M Retrofit Quality Manager
	Implementation of Lean Management Principles in Airbus MRO Network

SESSION 8	(17:30-19:00) 14.10.2022	
Zoom Link	https://zoom.us/j/98744408807?pwd=NHR4Qi9ONWZHOVFoRTZKY2RHcUlHUT09	
Chairman	**Mehmet Şahin Durak**	
17:30-17:45	Harun Karakavuz	Bibliometric Analysis of Studies on Carbon Emissions Published in the Journal of Air Transport Management Between 2000-2021
17:45-18:00	Nilay Safiye Oğuz	Havacılık Sektöründe Yeşil Aklama Etkisi ve Örneklerinin İncelenmesi
18:00-18:15	Gökhan Tanrıverdi	Covid-19 Pandemic Crisis as an Opportunity for Turkish Cargo's Flight to the Top: Determination of Critical Success Factors
18:15-18:30	Esra Yaşar	Sivil Havacılık ve Kabin Hizmetleri Öğrencilerinin Sahip Olması Gereken Niteliklerin AHP ve Topsis Yöntemleriyle İncelenmesi.
18:30-18:45	Hulisi Binbaşıoğlu	Havayollarının Sürdürülebilirlik Yaklaşımları: THY Örneği
18:45-19:00	Mustafa Ali Gökçe İsmail Özdemir	Havayolu Yolcu Taşımacılığı Sektöründe Marka Kişiliğinin Tüketici Satın Alma Davranışları Üzerine Etkisi

TABLE OF CONTENTS / İÇİNDEKİLER

ABOUT CONGRESS / KONGRE HAKKINDA 1
CONGRESS BOARDS / KONGRE KURULLARI 2
CONGRESS CO-PRESIDENTS / KONGRE BAŞKANLARI 5
ORGANIZATION BOARD / DÜZENLEME KURULU 5
SCHEDULE OF 2. INTERNATIONAL CONGRESS ON AVIATION MANAGEMENT 6

SÜRDÜRÜLEBİLİR HAVACILIK İÇİN CİNSİYET EŞİTLİĞİ: TÜRKİYEDE KADIN YÖNETİCİLERİN BAKIŞ AÇISI 12
UÇUŞ EMNİYETİ UÇUŞ PSİKOLOĞU GEREKTİRİR Mİ? 13
HAVACILIK SEKTÖRÜNDE YAZILIM ÇÖZÜMLERİ SUNAN HİTİT BİLGİSAYAR HİZMETLERİ ŞİRKETİNİN COVID-19 PANDEMİSİNDEKİ PAZARLAMA STRATEJİSİNİN İNCELENMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA 14
COVİD-19 PANDEMİSİNİN TÜRKİYE'DE HAVA KARGO SEKTÖRÜNE ETKİSİ 15
ÜLKEMİZDE HAVA KARGO TRAFİĞİ VE FAALİYET GÖSTEREN HAVA KARGO ŞİRKETLERİ 16
HAVALİMANI TERMİNAL İŞLETMECİLİĞİNDE CIP HİZMETLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA 17
KASTAMONU ÜNİVERSİTESİ HAVACILIK YÖNETİMİ BÖLÜMÜ ÖĞRENCİLERİNİN MESLEĞE YÖNELİK BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA 18
HAVACILIK SEKTÖRÜNDE SOSYAL MEDYA KULLANIMININ ETKİSİNİN İNCELENMESİ 19
HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ENDÜSTRİSİNDE İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ: STAJYER ÖĞRENCİLER ÜZERİNDE BİR UYGULAMA 20
THE FLIGHT SCHEDULING AND FLEET ASSIGNMENT (FSFA) PROBLEM IN PSO ROUTES 21
A MACHINE LEARNING PERSPECTIVE FOR AIRLINE MARKET FARE PREDICTION 22
OPTIMALFLY: A PSO NETWORK OPTIMIZATION MODEL 23
DIGITAL TWIN APPLICATIONS IN SUSTAINABLE AIRPORTS 24
THE IMPACT OF COVID-19 ON THE FINANCIAL STRUCTURE OF THE GROUND HANDLING INDUSTRY: THE CASE OF ÇELEBİ AVIATION HOLDING 25
BOEİNG 737 MAX KAZALARINA ELEŞTİREL BİR BAKIŞ: "DÜŞÜŞ: BOEING DAVASI" BELGESEL İNCELEMELESİ 26
HAVACILIK SEKTÖRÜNDE KRİZ İLETİŞİMİ İLE İLGİLİ ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ: AIRASIA VE MALAYSIA AIRLINES'IN KAYIP UÇAK KRİZLERİNDE BASIN İLE İLETİŞİMİ 27
SÜRDÜRÜLEBİLİR HAVACILIK UYGULAMALARININ TÜKETİCİLER TARAFINDAN BENİMSENMESİNİ SAĞLAYAN FAKTÖRLERİN SINIFLANDIRILMASI 28
UÇUŞ ÖNCESİ EMNİYET VİDEOLARI NE ANLATIYOR? NİTEL BİR ARAŞTIRMA 29
TÜRKİYE'DE FAALİYET GÖSTEREN HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN KOVİD-19 SALGINI DÖNEMİNDE FİNANSAL PERFORMANS ANALİZİ 30
APRON MANAGEMENT OF AIRPORTS AND AUTONOMOUS VEHICLES IN SAFETY 31
A RESEARCH MODEL ON TRAVEL INTENTION BY REGIONAL AIRLINE 32
SECURITY OF AIR TRANSPORTATION AS A CRITICAL INFRASTRUCTURE 33

HOW SAFETY PERCEPTIONS OF AIRLINE CUSTOMER AFFECT AIRLINE BRANDS? 34
EVALUATION OF SECURITY CULTURE TOOLS FOR THE AVIATION INDUSTRY 35
KÜRESEL RAPORLAMA FORMATI'NIN (GRF) AHP YÖNTEMİYLE DEĞERLENDİRİLMESİ 36
HAVACILIK VE UZAY BİLİMLERİ FAKÜLTESİ HAVA TRAFİK KONTROLÜ BÖLÜMÜ ÖĞRENCİLERİNİN ALDIKLARI EĞİTİM KONUSUNDA FARKINDALIK DÜZEYLERİNİN BELİRLENMESİ 37
HAVALİMANLARININ KURUMSAL SOSYAL SORUMLULUK FAALİYETLERİNİN SOSYAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞE ETKİSİ 38
NEDEN HAVAALANI İŞLETMECİLERİ BİLGİ TEKNOLOJİLERİ ŞİRKETİ KURUYOR? 39
HAVAYOLLARINDA YEŞİL MARKA SADAKATİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER 40
PANDEMİ VE EKONOMİK OLUMSUZLUK ETKENLERİNİN SEBEP OLDUĞU YENİ DÖNEM HAVAYOLU YÖNETİM STRATEJİLERİ VE KRİZ YÖNETİMİ 41
UKRAYNA - RUSYA SAVAŞI'NIN KÜRESEL HAVA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNE ETKİSİ 42
MRO İŞLETMELERİNE YÖNELİK YALIN ÜRETİM MODELLERİNİN İNCELENMESİ 43
İNSANLAR NEDEN BUSINESS CLASS'TA UÇMAK İSTER? 44
İŞ GÖRÜŞMELERİNDE KENDİNİ SUNMA TAKTİKLERİNİN KULLANIMI: KABİN GÖREVLİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA 45
İŞ MODELİ TEMELİNDE HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN FİYAT-TALEP İLİŞKİLERİNİN ANALİZİ .. 46
BIBLIOMETRIC ANALYSIS OF STUDIES ON CARBON EMISSIONS PUBLISHED IN THE JOURNAL OF AIR TRANSPORT MANAGEMENT BETWEEN 2000-2021 47
HAVACILIK SEKTÖRÜNDE YEŞİL AKLAMA ETKİSİ VE ÖRNEKLERİNİN İNCELENMESİ 48
COVID-19 PANDEMIC CRISIS AS AN OPPORTUNITY FOR TURKISH CARGO'S FLIGHT TO THE TOP: DETERMINATION OF CRITICAL SUCCESS FACTORS 49
SİVİL HAVACILIK VE KABİN HİZMETLERİ ÖĞRENCİLERİNİN SAHİP OLMASI GEREKEN NİTELİKLERİN AHP VE TOPSİS YÖNTEMLERİYLE İNCELENMESİ 50
HAVAYOLLARININ SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK YAKLAŞIMLARI: THY ÖRNEĞİ 51
HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDE MARKA KİŞİLİĞİNİN TÜKETİCİ SATIN ALMA DAVRANIŞLARI ÜZERİNE ETKİSİ 52
ASSESSMENT OF AIRWORTHINESS OF AGRI AHMED-I HANI AIRPORT IN METEOROLOGICAL CONDITIONS 53

SÜRDÜRÜLEBİLİR HAVACILIK İÇİN CİNSİYET EŞİTLİĞİ: TÜRKİYEDE KADIN YÖNETİCİLERİN BAKIŞ AÇISI

Dr. Öğr. Üyesi Habibe GÜNGÖR
İstanbul Gelişim Üniversitesi, hgungor@gelisim.edu.tr

Özet

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 2030 sürdürülebilir kalkınmanın amaç ve hedeflerine ulaşmak için toplumsal cinsiyet eşitliğini vurgulamıştır. Havacılık, Türk ulusal ekonomisinde önde gelen bir sektörüdür ve bu nedenle, Türk emeğinin önemli bir kısmı bu sektörde istihdam edilmektedir. Kadınların yeterince temsil edilmediği havacılık sektöründe kadın liderliğinin güçlendirilmesi sürdürülebilirliğin temel unsurlarındandır. Dolayısıyla bu çalışmanın amacı, havacılık şirketlerinde yönetici olan kadınların deneyimlerini ve karşılaştıkları engelleri anlamak ve elde edilen sonuçlara çözümler üretmektir. Bu çalışmada katılımcıların kariyer yolculuklarındaki temel zorlukları ve engelleri ortaya koymak için nitel araştırma yöntemlerinden biri olan görüşme yöntemi kullanılacaktır. Havacılık şirketlerinde orta ve düzey yönetici olan kadınlar araştırmanın örneklemi olacaktır. Derinlemesine literatür taraması kapsamında sorular oluşturulacaktır. Elde edilen veriler içerik analizi tekniğiyle analiz edilecek ve bulgular yorumlanacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Havacılık, Cinsiyet Eşitliği, Kadın Üst Düzey Yöneticiler.*

UÇUŞ EMNİYETİ UÇUŞ PSİKOLOĞU GEREKTİRİR Mİ?

Dr. Selvi VURAL

Bursa Uludağ Üniversitesi, İ.İ.B.F., Yönetim ve Organizasyon, gocmenselvi@gmail.com

Özet

Gerek ülkemizde gerekse dünya çapında uçak teknolojilerindeki gelişmeler hem uçak filolarında ve bilet satışlarında hem de havayolu şirketlerinin, çalışanlarının ve yolcularının sayılarında yaşanan ciddi bir artışa neden olmaktadır. Havacılık sektöründe yaşanan bu gelişmeler uçuş emniyetini zorunlu kılmakta ve emniyetin sağlanmasında teknik unsurların nedenselliğini azaltarak, insan faktörünün (uçuş ekibinin) önemini ön plana çıkarmaktadır. Bu kapsamdaki araştırmalar, gerçekleşen uçak kazalarında esas nedensel faktörün (%65-70) uçuş ekibi kaynaklı olduğunu göstermektedir. Uçuş ekibinin başarısız performans göstermesinin temelinde fizyolojik, psikolojik, kişisel, psikososyal gibi çok sayıda unsur yer almaktadır. Ancak, yazında uçuş ekibine yönelik psikolojik unsurlara dikkat çeken araştırmaların sayısı oldukça azdır. Aslında uçuş ekibinin psikolojik iyi oluş halinin uçuş operasyonlarının başarısı açısından taşıdığı önem bilinmekte, fakat havayolu işletmelerinin buna ilişkin herhangi bir değerlendirme zorunluluğu bulunmamaktadır. Bilakis bu konudaki serbestiyet nedeniyle olumsuz birtakım sonuçlarla karşılaşılabilmektedir. 2015 yılında Germanwings havayollarının 9525 sefer sayılı uçuşu bu durumun en güzel örneği ve açıklayıcısıdır. Pilotun psikolojik problemleri nedeniyle Alp Dağlarına yaptığı intihar dalışı neticesinde kazada hiç kurtulan olmamıştır. Bu kaza havacılık sektöründe uçuş emniyeti açısından büyük yankı uyandırmış ve psikolojik sağlığın önemini-takibini bir kez daha gözler önüne sermiştir. Bilhassa, uçak kazalarında insan faktörü nedenselliğinin sanıldığından çok daha yüksek düzeyde olması bugün uçuş psikologlarının havayolu işletmeleri açısından önemini artırmaktadır. Dolayısıyla, bu çalışmada uçuş ekiplerinin havayolu işletmelerinde uçuş psikologlarının bulunması gerekliliğine yönelik bakış açılarını ortaya koymak amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, iki havayolu işletmesi(özel-kamu) uçuş ekibiyle görüşmelerin gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Daha sağlıklı uçuş ekipleriyle emniyetli uçuşlar gerçekleştirebilmek için havayolu işletmelerinde uçuş psikologlarının önemli ve gerekli olduğuna inanılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Uçuş Emniyeti, Uçuş Ekipleri, Uçuş Psikoloğu*

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE YAZILIM ÇÖZÜMLERİ SUNAN HİTİT BİLGİSAYAR HİZMETLERİ ŞİRKETİNİN COVID-19 PANDEMİSİNDEKİ PAZARLAMA STRATEJİSİNİN İNCELENMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Öğr. Gör. V. Dilara ÖZEREN

İstanbul Şişli Meslek Yüksekokulu, dilara.ozeren@sisli.edu.tr

Özet

Küresel COVID-19 pandemisi ile birlikte havacılık sektörü yıkıcı bir süreç atlatarak değişime uğramıştır. Bu süreç sektörün bütün paydaşlarını farklı açılardan etkilemiştir. Bu bildiride sektörün yazılım ihtiyaçlarını karşılayan ve dinamik sistem çözümlerini üreten Hitit Havayolu Bilgi Teknolojileri hizmet sağlayıcısının, COVID-19 pandemi sürecinde uyguladığı pazarlama stratejileri incelenmiştir. Hitit'in Crane markasının ürünleri, klasik pazarlama karması yerine 'ürün' yerine 'sağladığı çözümler', 'dağıtım stratejisi' yerine 'her yerden erişim gücü', 'fiyat' yerine 'değer', 'tutundurma faaliyetleri' yerine 'eğitim' alt başlıklarıyla değerlendirilmiştir. Araştırmada niteliksel bir yöntem olan görüşme methodu kullanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Havacılık Bilgi Teknolojileri, Pazarlama Stratejisi, Havacılık Sektörü.*

COVİD-19 PANDEMİSİNİN TÜRKİYE'DE HAVA KARGO SEKTÖRÜNE ETKİSİ

Yalçın ÖZTÜRK

Pegasus Hava Yolları, yalcinozturk573441@gmail.com

Özet

Havacılık sektörü, hızla büyüyüp küresel bir boyut kazanmaya başladığı 1950'lerden itibaren bazı dönemlerde bölgesel veya küresel krizler yaşamıştır. Covid-19 salgının ortaya çıkması ile sektör yeni bir krizle karşı karşıya kalmıştır. Pandemi havacılığın her alanında olduğu gibi hava kargo sektörünü de derinden etkilemiştir. Havayoluyla taşınan kargonun yaklaşık yarısının yolcu uçaklarında taşınması nedeniyle pandemi başında dünya hava kargo pazarında ciddi bir kapasite daralması yaşanmıştır. Hava kargoda coğrafi konumu, altyapısı ve tesisleriyle önemli bir pazara sahip olan Türkiye'de, 2020 yılının Mart ayından itibaren yolcu uçaklarının yerde kalması nedeniyle arz eksikliği ortaya çıkmıştır. THY ve Pegasus Havayolları bu arz eksikliğini kapatmak hem de sektörde yaşanan genel krizin mali etkilerini azaltmak amacıyla yolcu uçaklarını dönüştürerek kargo taşımacılığı yapmaya başlamışlardır. Bu uygulamalar kapasite açığını tamamen gidermese ve 2019 yılının Türkiye'deki hava kargo taşımacılığı hacmi yakalanamasa da pandemi döneminde sektöre ve havayollarına önemli katkı sağlamıştır. Bu çalışmada, Covid-19 pandemisinin Türk hava kargo sektörüne etkisi ile THY ve Pegasus Havayollarının kriz ortamında uyguladıkları stratejiler incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Covid-19, Hava Kargo, THY, Pegasus Havayolları.*

ÜLKEMİZDE HAVA KARGO TRAFİĞİ VE FAALİYET GÖSTEREN HAVA KARGO ŞİRKETLERİ

Gamze Nur KAKŞA

Kastamonu Üniversitesi-gamzekaksa1003@gmail.com

Necla KASABALI

Kastamonu Üniveritesi-neclakasabali@gmail.com

Özet

19. yüzyılın başında insanoğlunun kontrol edebildiği, motorlu araçların hayatımıza girmesinden bugüne gelişen teknoloji ile birlikte, değişen ihtiyaçlar ve talep çeşitliliği havacılık sektörünü doğrudan etkilemiştir. Küresel pazarda güçlü uçak üreticileri ortaya çıkmış ve ticarete yön veren yoğun hava limanları hayatımıza girmiştir. Hava kargo taşımacılığının diğer taşıma çeşitlerine göre daha az riskli ve hızlı olması, çabuk bozulabilir ürünlerin daha hızlı ulaşması ve güncel ticari değere sahip ürünlerin taşınabilmesi sektörün ülkeler arası büyümesine olanak sağlamıştır. Dünya ekonomisine ciddi anlamda katkı sağlayarak doğrudan veya dolaylı olarak diğer sektörleri de olumlu yönde etkilemesine yol açmıştır. Özellikle son yıllarda pandeminin de etkisiyle Türkiye'nin hava kargo alanında yaptığı çalışmalar hava kargo kapasitesinde ciddi oranda artış meydana getirmiştir. 2019 yılında tüm dünyayı doğrudan etkileyen Covid-19 pandemisin de havayolu şirketlerine getirilen seyahat kısıtlamaları şirketleri hava kargo taşımacılığına yöneltmiştir. İnsanların evde kaldıkları süre boyunca alışveriş ihtiyaçlarını internet üzerinden yapmaları, özellikle sağlık lojistiğinin hava yolu ile yapılması hava kargo sektörüne ivme kazandırmıştır. Bu çalışmada Türkiye'deki hava kargo şirketleri olan; Turkish Cargo, Pegasus Cargo, MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş., ULS Havayolları Taşımacılık A.Ş., ACT Havayolları A.Ş. hava kargo trafik verileri incelenmiştir. Araştırma sonuçları pandemiye rağmen Türk hava kargo işletmelerinin ürettiği ton-km değerlerinin arttığını göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: *Hava Kargo, Havayolu, Ulaşım, Hava Kargo Şirketleri.*

HAVALİMANI TERMİNAL İŞLETMECİLİĞİNDE CIP HİZMETLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Dr. Öğr. Üyesi Harun YILMAZ

İskenderun Teknik Üniversitesi harun.yilmaz@iste.edu.tr

Halil Buğra BADEMCİ

İskenderun Teknik Üniversitesi hbademci.hubf19@iste.edu.tr

Özet

Küreselleşmenin, savaşların, siyasi krizlerin ve hatta hastalıkların arttığı günümüz dünyasında havayolu ile ulaşım insanoğlunun vazgeçilmez bir ihtiyacı ve birinci öncelikli ulaşım aracı haline gelmiş durumdadır. Havayolu ile ulaşımı tercih eden yolcuların almış oldukları hizmetten yüksek düzeyde memnuniyet duyması, yolcuyu havayolu ile ulaşıma yönlendirmektedir. Hem yolcu hem de hizmeti sunan işletme için kazançlı bir durum oluşmaktadır. Yolcu memnuniyeti uçuş öncesi verilen hizmetler ile başlamaktadır. Dolayısıyla havalimanında sunulan hizmetler, uçuşta verilen hizmetler kadar önemli hale gelmiştir. Havalimanında yolcu memnuniyetini sağlayan ve arttıran hizmetlerden bir tanesi de CIP hizmetleridir. Artan hava trafiği ve kalabalık merkezlerin yolcu memnuniyetini etkilemesi üzerine son yıllarda havalimanlarında CIP Hizmetleri önem kazanmaya başlamıştır. Havalimanlarının reklam ve imajı haline gelen CIP Hizmetleri, yolcuların havalimanına geliş saati baz alınarak uçağa biniş işlemlerinin (boarding) başlamassına kadar süren üst düzey memnuniyet amaçlanan bir terminal işletmeciliği hizmet çeşitlerinden biridir. Çok fazla talep görmeye başlayan CIP Hizmetleri ile ilgili akademik çalışma sayısı yetersiz olduğundan bu çalışmada CIP Hizmetleri ele alınmıştır. Çalışmanın amacı CIP Hizmetlerinde yaşanan sorunların tespit edilerek çözülmesi ve geliştirilmesine katkı sağlayacak önerilerin ortaya çıkarılmasıdır. Bu bağlamda Antalya Havalimanı'nda sunulan CIP Hizmetleri detaylı incelenmiş olup literature ve alana katkı sağlayacak sonuçlara ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Hava Taşımacılığı, Havalimanı, Terminal İşletmeciliği, CIP Yolcu Hizmeti, CIP Lounge.*

KASTAMONU ÜNİVERSİTESİ HAVACILIK YÖNETİMİ BÖLÜMÜ ÖĞRENCİLERİNİN MESLEĞE YÖNELİK BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Senanur DURAN

Kastamonu Üniversitesi, duransenanur9@gmail.com

Hava AK

Kastamonu Üniversitesi, havaakk28@gmail.com

Saynur Eda YILDIRIM

Kastamonu Üniversitesi, sayedyild@gmail.com

Dolunay CAN

Kastamonu Üniversitesi, joyokt1@gmail.com

Özet

Bu araştırmada, Kastamonu Üniversitesi Havacılık Yönetimi bölümünde eğitimini sürdüren öğrencilerin mesleğe yönelik kaygı ve beklentilerinin değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Araştırmada veri toplama aracı olarak yapılandırılmış anket kullanılmıştır. Yapılandırılmış ankette cinsiyet, yaş gibi demografik değişkenlerin yanı sıra mezuniyet sonrası istihdam beklentileri ile ilgili bilgilerin elde edilmesini sağlayan sorular bulunmaktadır. İstihdam beklentileri kapsamında çalışılmak istenilen alan ve şehir ile ücret beklentilerinin tespit edilmesi hedeflenmiştir. Araştırma sonucunda katılımcıların %94,7'sinin bölümde bulunmaktan memnun olduğu, %95,9'unun mezuniyet sonrası alanda iş bulabileceklerini düşündüğü ortaya konulmuştur. Ayrıca katılımcıların %56,1'inin yurtiçinde çalışmak istediği, %46,8'inin de yabancı dil konusunda zorluk hissettiği elde edilen diğer bulgulardandır. Araştırmanın paydaşlara bölüm seçimi, sahip olunması gereken nitelikler gibi konularda yol göstereceği düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: *İstihdam, Mesleki Yeterlilik, Havacılık Yönetimi.*

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE SOSYAL MEDYA KULLANIMININ ETKİSİNİN İNCELENMESİ

Dr. Öğr. Üyesi Harun YILMAZ
İskenderun Teknik Üniversitesi, harun.yilmaz@iste.edu.tr
Eymen KOCAMAZ
İskenderun Teknik Üniversitesi, eymenkocamaz.hubf19@iste.edu.tr

Özet

Teknolojinin gelişmesiyle beraber insanların ve şirketlerin yaşam ve iş süreçlerini kolaylaştırmada önemli bir katkısı olan internet, sosyal bilgi paylaşım merkezleri haline gelmiştir. Günümüzde hayatımızın önemli bir bölümünü teşkil eden sosyal medya, skala olarak güçlü bir yaş aralığı kapsadığı görülmektedir. İnsanların yeni olan birçok şeyi görmesine olanak tanıyan ve mevcut bilginin eş zamanlı olarak tüm dünyaya ulaşabilmesine imkân sağlayan sosyal medya, bireylerin yanında işletmeler için de önemli bir yeri teşkil etmektedir. İş hayatının vazgeçilmez bir parçası haline gelen sosyal medya, diğer sektörlerde olduğu gibi havacılık sektöründe de yüksek düzeyde kullanılmaktadır. Sosyal medyanın ne kadar güçlü bir etkiye sahip olduğunun bilincinde olan ve bu nedenle çağımızın bu gerekliliğine ayak uyduran işletmeler, yapmış oldukları bilgi paylaşımları ile müşterilerinin hızlı bir şekilde güncel bilgileri ve gelişmeleri kolayca öğrenebilmelerini sağlamaktadır. Havacılık sektöründe sosyal medya, gerçek zamanlı uçuş takibi yapabilmek, duyuru ve uyarılardan haberdar olabilmek, marka imajının performansını değerlendirmek veya müşteri davranış trendlerini ve rekabetini anlamak için büyük bir öneme sahiptir. Bu çalışmada havacılık sektöründe sosyal medyanın efektif olarak kullanımının sebep ve sonuçları incelenmiştir. Bu bağlamda yapılan çalışmada firmaların iletişim departmanlarından alınan veriler doğrultusunda sosyal medya hesap kullanımı ve sosyal meyda ağları üzerindeki sosyal medya hesapları incelenmiş olup son on yılda sosyal medya kullanımının reklam anlamında büyük bir katkı sunduğu ve kurum/kuruluş ve işletmelere yönelik efektif olarak olumlu etki sağladığı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: *Hava Taşımacılığı, Medya, Sosyal Medya.*

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ENDÜSTRİSİNDE İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ: STAJYER ÖĞRENCİLER ÜZERİNDE BİR UYGULAMA

Kader GÜVEN

İskenderun Teknik Üniversitesi, kadergguven@gmail.com

Özet

Havayolu taşımacılığı sektörü, çok küçük bir hatanın büyük kayıplara yol açabileceği, tehlike ve riskleri en üst seviyede olduğu, küresel ölçekte faaliyet gösteren bir sektördür. Havacılık endüstrisi doğası gereği çeşitli riskler barındırmaktadır. Dolayısıyla riskli olay veya durumların yaşanma olasılığı söz konusudur. Bu kapsamda iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili hangi riskleri barındırdığı veya iş sağlığı ve güvenliğinin havacılık kuruluşlarında nasıl uygulandığının incelenmesi önem taşımaktadır. Özellikle geçici süreliğine havacılık kurumlarında iş görenlerin (stajyer) iş sağlığı ve güvenliği konusu ile ilgili algılarının incelenmesi son derece önemlidir. Bu bağlamda çalışmanın amacı, stajyer öğrencilerin staj süresindeki iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili uygulamalar hakkında algılarını ölçmek ve değerlendirmektir. Çalışmada, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili yapılan alan yazım taraması yapılarak iş sağlığı ve güvenliği algısının ölçülmesi amacıyla bir anket çalışması yapılmıştır. Dolayısıyla çalışma kapsamında stajyer öğrencilerin iş sağlığı ve güvenliği farkındalığı ölçülmüştür. Çalışmanın bulguları stajyer öğrencilerin iş sağlığı ve güvenliği algılarının farklılık gösterdiğini ortaya çıkmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Havacılık Sektörü, Stajyer, İş Sağlığı ve Güvenliği.*

THE FLIGHT SCHEDULING AND FLEET ASSIGNMENT (FSFA) PROBLEM IN PSO ROUTES

Dr. Elen Paraskevi PARASCHI
University of Patras-Greece, eparaschi@upatras.gr
Prof. Antonios GEORGOPOULOS
University of Patras-Greece, georgop@upatras.gr
Ass. Prof. Panagiotis POLYCHRONIOU
University of Patras-Greece, panpol@upatras.gr
PhD candidate Maria KALOGERA
University of Patras-Greece, kalogera@upatras.gr

Abstract

The airline industry is a capital-intensive business, with high costs and low-profit margins. Optimal use of the available resources is crucial for airlines' survival. For this reason, flight scheduling and fleet assignment (FSFA) is one of the core issues involved in achieving operational efficiency and effectiveness. To achieve financial sustainability airlines build their flight schedule on profitable routes, neglecting destinations with low commercial attractiveness, such as small and remote islands. However, sustaining the air connection of these regions may be vital for several socioeconomic reasons. Acknowledging this need, public service obligations (PSO) have been established in the European Union to promote regional connectivity and cohesion. Airlines operating on PSO routes are obliged to meet specific criteria regarding the frequencies, the fares, and the capacity offered to passengers. Aligning to these obligations may result in unprofitable operation, therefore the airline should either be subsidized to maintain the route or abandon it. This study explores the conflict between the economic priorities of the airlines and the social priorities of the remote regions and investigates how these contradictory goals could be balanced in airlines' flight scheduling and fleet assignment.

Keywords: *Fleet Assignment, Flight Scheduling, Public Service Obligations.*

A MACHINE LEARNING PERSPECTIVE FOR AIRLINE MARKET FARE PREDICTION

Asst. Prof. K. Gülnaz BÜLBÜL

Eskisehir Technical University, kgbulbul@eskisehir.edu.tr

Abstract

Airline revenue management is crucial for airlines to maintain their competitive position in the market. Through variable pricing, revenue management addresses two main concerns in airline planning processes, pricing and seat inventory management, in order to balance supply and demand. Pricing, also referred to as determination of airfare, is a highly complex decision making process. That is mainly because the wide variety of factors that impacts airfare, such as distance, number of passengers, market share, competition, route related characteristics and overall economic conditions. Hence, the problem of pricing has been receiving growing attention in the literature. To this extend, this study investigates the machine learning perspective in airline market fare prediction. An airline market is defined as an origin and destination city pair which is achieved either by a single flight segment or a route that consists of multiple segments. Exploiting the publicly available data from US Department of Transportation Bureau of Transportation Statistics, we aim to build a machine learning model that predicts airline market fare.

Keywords: *Airline Market Fare, Machine Learning, Prediction Models.*

OPTIMALFLY: A PSO NETWORK OPTIMIZATION MODEL

Professor Pavlos PEPPAS
University of Patras-Greece, pavlos@upatras.gr
Professor Ioannis STAMATIOU
University of Patras-Greece, stamatiu@upatras.gr
Dr. Elen Paraskevi PARASCHI
University of Patras-Greece, eparaschi@upatras.gr
Prof. Antonios GEORGOPOULOS
University of Patras-Greece, georgop@upatras.gr
Ass. Prof. Panagiotis POLYCHRONIOU
University of Patras-Greece, panpol@upatras.gr
PhD candidate Maria KALOGERA
University of Patras-Greece, kalogera@upatras.gr

Abstract

According to the European transportation policy, Public Service Obligations (PSO) are imposed in air routes with very low commercial demand, to ensure a minimum level of air connectivity between urban centers and remote destinations, mainly islands. Given the fact that PSO routes are financially unviable for airlines to operate, the planning of their network is very challenging, since both financial and social targets must be met. This work presents an implemented system (OptimalFly) for optimizing air connections based both on PSO standards and social criteria. The model of OptimalFly is based on existing work for flight scheduling that balances PSO rules and airline's targets, and it implemented using IBM's CPLEX Optimization Studio. OptimalFly is tested in a network connecting four Aegean islands with the Greek co-capital. The results of this work can assist both air carriers and regulatory authorities in decision-making regarding the service of PSO routes.

Keywords: *Flight Optimization, Public Service Obligations, Social Welfare.*

DIGITAL TWIN APPLICATIONS IN SUSTAINABLE AIRPORTS

Dr. Yeşim Deniz ÖZKAN – ÖZEN
Yaşar Üniversitesi, İşletme Fakültesi, yesim.ozen@yasar.edu.tr
Dr. Volkan YAVAŞ
Ege Üniversitesi, Havacılık Meslek Yüksekokulu, volkan.yavas@ege.edu.tr

Abstract

In the digitalized world with Industry 4.0, there will be new and forced changes for many sectors. While some of these will take place in a natural process, some of them are elements that make a difference in terms of efficiency and sustainability. The concept of the digital twin is one of the leading ones. On the other hand, although it is on the showcase with a structure equipped with high-tech products and systems, the aviation industry has a system that continues its existence with its traditional business model. Airports are also commercial areas that create a question mark for the aviation industry, with both their vital importance and low-efficiency risk in this system. The integration and transformation of the digital twin concept with the traditional airport system will make a difference in terms of the success, efficiency, and, of course, the sustainability of the airports. In this study, the key factors in digital twin integration in sustainable airport performances were investigated. Various suggestions have been put forward with academic studies in the literature and current developments in the sector.

Keywords: *Digital Twin, Airport, Sustainability.*

THE IMPACT OF COVID-19 ON THE FINANCIAL STRUCTURE OF THE GROUND HANDLING INDUSTRY: THE CASE OF ÇELEBİ AVIATION HOLDING

Oğuzcan KURŞUNCU
The State of Airports Authority, Oguzcan.KURSUNCU@dhmi.gov.tr
Asst. Prof. Nisa SEÇİLMİŞ
Gaziantep University, nsecilmis@gantep.edu.tr

Abstract

The aviation industry consists of many interrelated components and there are many factors that affect the functioning of these components. The Covid 19 pandemic, which we can categorize as an external shock, has affected the aviation industry on a global scale in many aspects, and industry components have been subjected to serious financial difficulties. The purpose of this study is to examine the financial impact of Covid 19 on ground handling services. In this context, 2009-2020 financial data of Çelebi Ground Handling Inc. were analyzed using the entropy-based TOPSIS method. Net sales, profit before interest and tax, total assets and shareholders' equity were selected as financial performance indicators, and the number of employees was included in the analysis as another key performance indicator. According to the findings of the research, the financial performance success ranking of the company by years was determined as 2018> 2019> 2020> 2017> 2015> 2016> 2014> 2010> 2012> 2011> 2009> 2013. The order of importance weights of the criteria is determined as Total Assets > Net Sales > Equity > Profit Before Interest Taxes > Number of Employees.

Keywords: *Covid-19, Topsis, Ground Service.*

BOEİNG 737 MAX KAZALARINA ELEŞTİREL BİR BAKIŞ: "DÜŞÜŞ: BOEING DAVASI" BELGESEL İNCELEMELESİ

Dr. Öğr. Üyesi Seda MUMLU KARANFİL
İstanbul Gelişim Üniversitesi-smumlu@gelisim.edu.tr
Arş. Gör. F. Burcu DEMİR
İstanbul Gelişim Üniversitesi-fbcolakoglu@gelisim.edu.tr

Özet

Günümüzde küreselleşme ile birlikte teknolojik gelişmelerin hızlı bir şekilde hayatımıza girmesi her alanda eğitim ve güncelleme ihtiyacını doğurmaktadır. Havacılık sektörü de teknolojik gelişmelerin hızlı yaşandığı, birden fazla alt sistemin olduğu dinamik bir yapıya sahiptir. Bu yönü ile havacılık sektöründe yaşanan sistemsel değişimler, yeni güncellemeler, değişen standart ve prosedürler ile çalışanların söz konusu yeniliklere uyum sağlaması amacı ile eğitim ve gelişimin sürekliliğinden bahsetmek mümkündür. Havacılık tarihinde personelin eksik ve yetersiz bilgisi nedeni ile birden fazla uçak kazası gerçekleşmiştir. Bu kazalardan biri de Boeing'in 737 MAX modeli ile gerçekleşen kazalardır. Boeing dünyada satışı en fazla olarak bilinen uçak modelidir. Boieng 737 MAX modelini yakıt tasarrufu hedefi ile Airbus A320 modeline rakip olarak piyasaya sürmüştür. Boeing 737 MAX modelini bir pilotun kullanabilmesi için Boeing 737 lisansının bulunmasının yeterli olduğu firma tarafından öne sürülmüş ve yeni model MAX'ler 737 lisanslı pilotlar tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Ancak firmanın bildiği ve pilotların bilgilendirilmediği uçaklardaki yükseliş açısını ayarlayan sensörlerdeki veri uyuşmazlığı 346 kişinin hayatını kaybettiği iki kaza ile sonuçlanmıştır. Bu çalışmada 2018-2019 yıllarında gerçekleşen Boeing 737 MAX kazalarının yönetim, rekabet ve insan kaynakları açısından eleştirel bir bakış açısı ile incelenmesi amaçlanmaktadır. Bu bağlamda Netflix'te yayınlanan "Düşüş: Boeing Davası" isimli belgesel üzerinden nitel bir yöntem olan vaka analizi gerçekleştirilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Uçak Kazası, Boeing 737 Max, Eleştirel Yaklaşım.*

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE KRİZ İLETİŞİMİ İLE İLGİLİ ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ: AIRASIA VE MALAYSIA AIRLINES'IN KAYIP UÇAK KRİZLERİNDE BASIN İLE İLETİŞİMİ

Arzunur ŞAHİN

Kocaeli Üniversitesi, arzusahin2303@gmail.com

Doç. Dr. Vildan DURMAZ

Eskişehir Teknik Üniversitesi, vkorul@eskisehir.edu.tr

Özet

Havayolu taşımacılığı gibi dinamik bir sektörde riskler her an değişebilir ve krizlere dönüşebilir. İşletmeler oluşabilecek herhangi bir kriz durumunda (teknik aksaklıklar, meteorolojik sebepler, doğa olayları gibi) zararı en aza indirmek için kriz yönetimi ve kriz yönetiminin kilit noktası olan kriz iletişimine önem vermelidir. İletişim hem krizden çıkmaya yardımcı olması hem de kurumsal itibarın korunmasına yardımcı olmasıyla etkin bir kriz yönetimi için oldukça önem taşır. Bu çalışmada havacılıkta iletişimi engelleyen faktörlere, kriz iletişiminin önemine, havayollarının olası krizlerde basın ile nasıl ve ne şekilde iletişimde olması gerektiğine örnek olaylar üzerinden değinilmiştir. Araştırmada Airasia ve Malaysia Airlines'ın benzer kazalarda kriz yönetim süreçleri karşılaştırılmış ve havayollarının izlediği farklı iletişim tutumlarının etkinliği değerlendirilmiştir. Bu bilgilerin ışığında havayolu şirketlerinin kriz dönemlerinde başarılı bir iletişim kurabilmek için yapmaları ve yapmamaları gereken davranışlarla ilgili tavsiyelerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: *Kriz Yönetimi, Kriz İletişimi, Havacılıkta İletişim*.

SÜRDÜRÜLEBİLİR HAVACILIK UYGULAMALARININ TÜKETİCİLER TARAFINDAN BENİMSENMESİNİ SAĞLAYAN FAKTÖRLERİN SINIFLANDIRILMASI

Dr. Öğr. Üyesi Oğuz YILDIZ
İstanbul Gelişim Üniversitesi ogyildiz@gelisim.edu.tr
Arş. Gör. Onur TAYFUN
İstanbul Gelişim Üniversitesi otayfun@gelisim.edu.tr

Özet

Havacılık sektörü, dünyanın karbon emisyonlarının büyük bölümünden sorumlu olmamasına karşın hidrojeni ve elektriği yakıt olarak kullanan hava taşıtları gibi çevresel sürdürülebilirliği önceleyen teknolojik yenilikler sunmaktadır. Havaalanı operasyonları, havaalanı ile bağlantı kuran diğer ulaştırma modları, havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı gibi geniş bir yelpazede hizmet veren endüstri sosyal ve çevresel sürdürülebilirlik açısından dünya kamuoyunun odağında yer almaktadır. İklim değişikliğinin dünya üzerindeki felaket seviyesindeki etkileri bilinçli tüketicileri sürdürülebilir ürünler ve hizmetlerle ilgili bir arayışa itmiştir. Bu doğrultuda çevresel ve sosyal sürdürülebilirliğe katkı sağlayan çözüm üretme sorumluluğu havayolu taşımacılığını da tetiklemiştir. Havayolu şirketlerinin karbon emisyonlarını azaltarak iklim değişikliğine olumlu anlamda katkı sunmak adına yaptıkları sürdürülebilirlik uygulamalarından biri de sürdürülebilir havacılık yakıtıdır. Havayolu işletmelerinin sürdürülebilirlik uygulamalarına yönelik yapılan çalışmalarda ortalamanın üstünde fiyat ödeme eğilimi, havacılık özelinde çevresel kaygıları önceleyen değişkenlerin belirlenmesine yönelik çalışmalar bulunmasına karşın sürdürülebilir tüketimi etkileyen değişkenleri bütüncül bir yaklaşımla ele alan sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Literatürde sürdürülebilir tüketimi etkileyen unsurlar arasında algılanan çevresel ve sosyal sorumluluk gibi içsel; fiyat ve performans gibi dışsal faktörler olduğu gibi devlet destekleri ve vergi indirimleri gibi durumsal faktörler de bu davranış üzerinde etkili olmaktadır. Bu doğrultuda söz konusu çalışma sürdürülebilir havacılık yakıtı kullanan havayolu şirketlerinin tüketicilerce benimsenmesini etkileyen unsurları bütüncül bir bakış açısı ile ele alarak bu faktörlerin sınıflandırılmasına yönelik kılavuz bir çerçeve sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Sürdürülebilirlik, Sürdürülebilir Havacılık Yakıtı, Tüketici Tercihleri.*

UÇUŞ ÖNCESİ EMNİYET VİDEOLARI NE ANLATIYOR? NİTEL BİR ARAŞTIRMA

Dr. Öğr. Üyesi Habibe GÜNGÖR
İstanbul Gelişim Üniversitesi-hgungor@gelisim.edu.tr
Arş. Gör. Ahmet Can ŞENLİK
İstanbul Gelişim Üniversitesi-acsenlik@gelisim.edu.tr

Özet

Ulusal ve uluslararası havacılık otoriteleri havayollarının yolculara her uçuştan önce acil durum prosedürleri hakkında bilgi vermesini zorunlu kılmaktadır. Havayolları yolcularına uçuş emniyetiyle ilgili kritik bilgileri, kalkıştan önce kabin içinde yayınlanan eğitici emniyet videosu ile iletmektedir. Buradaki amaç öncelikle, yolcuların emniyet talimatlarını öğrenmesini ve gerektiğinde uygulayabilmelerini sağlamaktır. Uluslararası havacılık kuralları gereği uçuş öncesi emniyet videolarında belirli temel kurallar hariç, mesajın nasıl verileceği ile ilgili bir kısıtlama bulunmamaktadır. Havayolu firmaları ise bu doğrultuda yolcularıyla kurdukları iletişimi güçlendirmek, kurumsal kimliklerini müşterilerine iletmek amacıyla bu videoları farklı yaklaşımlarla sunmaya başlamışlardır. Uçuş öncesi emniyet videoları mizah, animasyon veya ünlü kullanımı gibi yaratıcı teknikler ile geleneksel yöntemlerden uzaklaşmaktadır. Bu çalışmada, Türk Hava Yolları'nın farklı zamanlarda yayınladığı ve geleneksel yöntem kullanmadığı mizah ve animasyon içerikli iki uçuş öncesi emniyet videosu karşılaştırmalı olarak incelenecektir. Bu videolar göstergebilim ve içerik analizi çerçevesinde nitel yöntemle incelenecektir. Videolarda havayolunun kurumsal kimliğine yönelik göstergeler olup olmadığı ve bu göstergelerin hangi amaçlarla yer aldığı ortaya konulacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Uçuş Öncesi Emniyet Videosu, Kurumsal Kimlik, Emniyet Mesajları, Göstergebilim.*

TÜRKİYE'DE FAALİYET GÖSTEREN HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN KOVİD-19 SALGINI DÖNEMİNDE FİNANSAL PERFORMANS ANALİZİ

Dr. Öğr. Üyesi Veysi ASKER

Dicle Üniversitesi, veysi-asker@outlook.com

Özet

20. yüzyılın ortalarından itibaren yaygın bir biçimde kullanılmaya başlanan hava taşımacılığı sektörü teknolojinin gelişimine bağlı olarak hızlı bir büyüme trendi içerisine girmiştir. Ancak hava taşımacılığı sektörünün bazı dönemlerde çok ciddi krizlerle yüzleşmek zorunda kaldığı görülmüştür. Örneğin 1973 yılında petrol arz eden ülkelerin üretim miktarını azaltmasıyla ortaya çıkan petrol krizi havayolu işletmelerinin maliyetlerinin artmasına neden olmuştur. 1991 yılında Irak'ın Kuveyt'i işgal etmesi ile başlayan körfez krizi ise havayolu işletmelerinin mali yapılarını olumsuz anlamda etkilemiştir. 11 Eylül 2001 yılında Amerika'da yaşanan terör saldırısıyla birlikte hava taşımacılığı sektöründe güvenlik amaçlı tedbirlerin arttırılması sonucunda havayolu işletmelerinin maliyetleri artmıştır. 2008 yılında başlayan ve etkileri sonraki yıllarda da devam eden küresel finansal ve ekonomik kriz ise çok sayıda havayolu işletmesinin iflas etmesine sebep olmuştur. Şüphesiz yaşanan bu krizler hava taşımacılığı sektörünün büyümesini engellemiştir. Ancak bu krizlerin hiçbiri 2019 yılının son döneminde ortaya çıkan kovid-19 salgını kaynaklı finansal sıkıntılarla karşılaştırılamaz. Bu çalışmanın amacı Türkiye merkezli faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin kovid-19 salgını öncesi ve kovid-19 salgını dönemindeki finansal performansının incelenmesidir. Söz konusu havayolu işletmelerinin 2019Q3-2022Q1 dönemindeki finansal performansı Critic temelli Codas yöntemi ile incelenmiştir. Araştırma sonucunda kovid-19 salgını kaynaklı kısıtlamaların ilgili havayolu işletmelerinin finansal performansını olumsuz anlamda etkilediği tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Kovid-19 Salgını, Finansal Performans, Critic Yöntemi, Codas Yöntemi.*

APRON MANAGEMENT OF AIRPORTS AND AUTONOMOUS VEHICLES IN SAFETY

Öğr. Gör. Bura Sabiha KELEK

Istanbul Medipol University, bura.kelek@medipol.edu.tr

Abstract

Use of Autonomous Vehicles in Airport Apron Management and Safety in the Digital Transformation Industries for Future has been essentially focused on the problem of providing more effective by keeping human beings at the center without endangering human life meanwhile keeping the attention at the safety and security of airports. In the study, literature review and the author's original experience as a method if selected and unmanned vehicles are well and systematically coordinated its use will minimize the risks of accidents. Scientifically, future studies Law on the use of artificial intelligence and autonomous vehicles on the apron. It is suggested to address the issues of preparing the infrastructure.

Keywords: *Artificial Intelligence, Apron Management, Ground Handling, Autonomous Vehicles.*

A RESEARCH MODEL ON TRAVEL INTENTION BY REGIONAL AIRLINE[1]

Sara KAYA
Süleyman Demirel University Saraa.Kayaa.s@gmail.com
Gamze ÖZDEMİR
Süleyman Demirel University gamzeozdemir036@gmail.com
Oğuzhan ÜNAL
Süleyman Demirel University oguzhanunal1916@gmail.com
Dr. Öğr. Üyesi İnci POLAT SESLİOKUYUCU
Süleyman Demirel University incisesliokuyucu@sdu.edu.tr

Abstract

It is crucial to identify the elements that are effective in the development and/or use of regional aviation, in which the dynamic structure of supply and demand, as well as the large area of land that countries have, play an active role. Full-service and low-cost airline business model has become important with the rapid development of the airline industry liberalization in Turkiye. However, It is seen that regional airline business models do not develop. In this context, the aim of the study is to develop and test an extended research model based on the Theory of Planned Behavior (TPB) that identifies the factors affecting travel intention by the regional airline in Turkey. So, the empirical data were collected through respondents in Turkey. The research data and hypotheses are tested by using the SPSS program. The results of the study showed that travel intention has an impact on perceived value, access, price, frequency, sustainability, and passenger trust. However, the findings show that the attitude and perceived usefulness, and perceived risk of passengers have no effect on travel intention. The study contributed the understanding from the passenger perspective to the travel intention with regional airline literature by using the TPB model. The study also provides theoretical and managerial contributions to manage and improve the regional airline business model effectively and efficiently.

Anahtar Kelimeler: *Regional Airline, Travel İntention, Planned Behavior Theory, Passengers.*

[1] Bu araştırma TÜBİTAK2209A projesi kapsamında desteklenmektedir.

SECURITY OF AIR TRANSPORTATION AS A CRITICAL INFRASTRUCTURE

Dr. Hakan Ömer TUNCA

Guest Lecturer in the Department of Aviation Management, Atılım University, hotunca@hotmail.com

Abstract

Critical infrastructure refers to the assets of physical and logical systems that are crucial to the minimum operations of the economy and governments. Air transportation and its infrastructure is completely one of the most vulnerable and hard to maintain the security among the critical infrastructures such as telecommunications and all kinds of information technologies, emergency services, public services, health, food and water services, energy facilities, banking and finance, industry particularly defence, all kinds of transportation, commercial facilities, chemical and nuclear sectors both governmental and private. The human history and the studies saying roughly one fifth of targets attacked by terrorists is airline infrastructure suggest that natural disasters and manmade threats including terrorist attacks may harm the infrastructures at any time. The predictions also tell they will continue in the future. Since the complexity of these systems it is almost impossible to ensure their full security and maintaining smooth transport operations at all times and in all places. The aim of this study is to do a literature review and provide a comprehensive strategy to protect air transportation infrastructure to minimize the impact of especially terrorist attacks. The research findings will be given in pre-event, during the event and post-event phases.

Keywords: *Air Transportation, Critical Infrastructure, Security.*

HOW SAFETY PERCEPTIONS OF AIRLINE CUSTOMER AFFECT AIRLINE BRANDS?

Dr. Eren SEZGEN

İstanbul Medeniyet Üniversitesi, eren.sezgen@medeniyet.edu.tr

Abstract

Safety is one of the fundamental prerequisites affecting airline passengers' decision-making or choice. Safety concerns about an airline may considerably affect passenger demand, particularly those resulting in fatalities may have a substantial negative impact. Safety incidents have extensive media coverage and they are generally shared in detail on social media platforms which in turn is likely to affect passenger safety perceptions both for the airline and its country of origin. These unfavorable safety perceptions may degrade airline brands and potentially harm the equity of airline brands particularly if they are not managed effectively. However, brands should have a role that reduces perceptions of risk and increase quality perceptions of customers. Impact of safety perceptions on airline passengers' brand perceptions has been given little attention in the literature. Therefore, this study aims to investigate the relationship between the safety perceptions of airline passengers and brand equity. The aim will be realised by using quantitative data collected through an airline passenger survey. The data will be analysed by using structural equation modelling techniques. The study is expected to contribute to both academia and the industry. Theoretically, the study may enable a better understanding of airline customer brand equity formation. Practically, airline managers may understand the extent of the impact of perceptions of safety on their brand thus they may make decisions about how to allocate their resources to manage customers' safety perceptions.

Keywords: Airline Safety, Brand Equity, Passenger Preferences.

EVALUATION OF SECURITY CULTURE TOOLS FOR THE AVIATION INDUSTRY

Asst. Prof. Selçuk KAYHAN

Malatya Turgut Özal University, selcuk.kayhan@ozal.edu.tr

Abstract

Sustainable growth of the aviation industry is closely related to air transport activities which are performed in secure environments. In this sense, the concept of security culture has attracted the attention of researchers and regulators (national and international authorities) in recent years. Namely, ICAO declared the year 2021 as the "Year of Security Culture", and ECAC added the title of security culture to their training programs. The security culture is defined by ICAO as norms, beliefs, values, behaviors, and assumptions that are reflected in daily activities, actions, and behaviors by all units and personnel of an organization. Increasing the aviation security culture and integrating it into all processes of air transportation may be possible in the case of understanding and adoption of this concept and tools by managers, employees, and stakeholders. In this context, this study evaluates the positive work environment, training, leadership, understanding the threat, vigilance, reporting systems, incident response, information security, and measures of effectiveness, as tools of security culture. It is expected that the study will contribute to the aviation security literature and guide stakeholders by raising awareness in this respect.

Keywords: *Security Culture, Aviation Industry, Security Culture Tools.*

KÜRESEL RAPORLAMA FORMATI'NIN (GRF) AHP YÖNTEMİYLE DEĞERLENDİRİLMESİ

Sadık Ahmet KÜLÇE
Apron Memuru, Erciyes Üniversitesi, ahmetkulce07@gmail.com
Öğr. Gör. Esra YAŞAR
İstanbul Şişli Meslek Yüksekokulu, esra.yasar@sisli.edu.tr

Özet

Kötü hava koşullarında operasyon gerçekleştirmek havacılık sektörü için risk unsuru oluşturmaktadır. Kar yağışı ve yağmur gibi meteorolojik olaylar, görüş şartlarını azaltarak pist üzerinde kirletici oluşturmaktadır. Bu durum uçak iniş ve kalkış operasyonlarında uçağın pistten çıkması gibi istenmeyen sonuçlara sebep olmaktadır. 2011-2020 yılları arasında 21'i ölümcül 148 uçak kazası, iniş ve kalkış operasyonları esnasında uçakların pistten çıkmasıyla meydana gelmiştir. Meydana gelen bu kaza sayısının azaltılması amacıyla Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO), Global Reporting Format (GRF) adını verdiği yeni bir pist kontrol yöntemi geliştirmiştir. GRF, kötü hava şartlarında pist emniyetinin artırılması, önceki uygulamalardaki eksikliklerinin giderilmesi ve uçakların güvenli bir şekilde iniş kalkış operasyonlarını gerçekleştirebilmesi için uygulanan yeni bir karla mücadele formatıdır. Bu çalışmada, GRF uygulamasının çalışma prensibi hakkında bilgi verilmiş, yeni GRF uygulamalarının önceden uygulanan karla mücadele uygulamalarından farklılıkları açıklanmış ve son olarak Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) yöntemi ile apron memurları açısından GRF'nin kriter ağırlıklandırılması yapılmıştır. Çalışmada; uluslararası tek tip kullanım, aletsiz gözlem uygulaması, pist durumunu hızlı ve kolay şekilde almak, pilotların yönteme dâhil olması, kirletici detayı verilerek güvenilirliğinin artması, standart ve kolay raporlama olmak üzere 6 adet kriter kullanılmıştır. Çalışma sonucunda kirletici detayı verilerek güvenilirliğinin artması kriteri GRF uygulamasının getirdiği yenilikler arasında en önemli kriter olarak belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Küresel Raporlama Formatı, Global Reporting Format, GRF, Çok Kriterli Karar Verme, AHP.*

HAVACILIK VE UZAY BİLİMLERİ FAKÜLTESİ HAVA TRAFİK KONTROLÜ BÖLÜMÜ ÖĞRENCİLERİNİN ALDIKLARI EĞİTİM KONUSUNDA FARKINDALIK DÜZEYLERİNİN BELİRLENMESİ

Dr. Öğretim Üyesi Seda BAHADIR

Giresun Üniversitesi, seda.bahadir@giresun.edu.tr

Dr. Öğretim Üyesi Ertan ÇINAR

Eskişehir Teknik Üniversitesi, ecinar@eskisehir.edu.tr

Arif TUNCAL

DHMİ Genel Müdürlüğü, arif.tuncal@dhmi.gov.tr

Özet

Havacılık sektöründeki profesyonel mesleklerden biri olan hava trafik kontrolörlerinin eğitimleri ülkemizde lisans ve kurs düzeyinde verilmektedir. Bu eğitimlere ilişkin standartlar seçimden itibaren tüm meslek hayatının tamamını kapsayacak şekilde ulusal ve uluslararası otoriteler tarafından sektördeki gelişmeler ile ihtiyaçlar kapsamında sürekli olarak güncellenmektedir. Özelikle 2000li yıllardan itibaren ICAO tarafından eğitimin amacı, yöntemi, değerlendirme esasları başta olmak üzere hava trafik kontrol eğitimi standartlarında düzenleme ve tavsiyelere gidilmiştir. Öğrencilerin süregelen bu değişimler karşısında eğitimlerine ilişkin farkındalıklarını koruması okul başarıları ile okul sonrasındaki beklentilerini karşılamaları açısından önemlidir. Bu çalışmada Eskişehir Teknik Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Hava Trafik Kontrolü Bölümü öğrencilerinin hava trafik kontrol eğitimine ilişkin farkındalık düzeylerini değerlendirme amaçlanmıştır. Çalışmanın ilk bölümünde hava trafik kontrol eğitimi açıklanmış, ikinci bölümünde veriler analiz edilerek kapsamlı bir değerlendirme yapılmıştır. Çalışmada öğrencilerin eğitime ve düzenlemelere ilişkin tutumlarını tanımlamak için likert ölçeği kullanılmıştır. 5'li likert sorularını içeren anketler yoluyla elde edilen verilerin analizi sürecinde tanımlayıcı istatistik olarak frekans, yüzde, ortalama ve standart sapma değerleri kullanılmıştır. Bu araştırma ile elde edilen bulgular doğrultusunda Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Hava Trafik Kontrol Bölümü öğrencilerinin eğitimin amacı, yöntemi ve ölçme-değerlendirme esaslarına ilişkin farkındalıkları, eğitimleri düzenleyen ulusal ve uluslararası dokümanlar ile bu dokümanlardaki değişikliklere ilişkin farkındalık düzeylerine ilişkin sonuçlara ulaşılmıştır.

Anahtar kelimeler: *Hava Trafik Kontrolör Eğitimi, Hava Trafik Kontrol, Farkındalık Düzeyi.*

HAVALİMANLARININ KURUMSAL SOSYAL SORUMLULUK FAALİYETLERİNİN SOSYAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞE ETKİSİ

Doç. Dr. Mustafa ASLAN

İstanbul Gelişim Üniversitesi-muaslan@gelisim.edu.tr

Arş. Gör. Büşra ÖNLER ÇİĞDEM

İstanbul Gelişim Üniversitesi-bonler@gelisim.edu.tr

Özet

Sürdürülebilirlik çevresel, ekonomik ve sosyal olmak üzere üç ayaklı bir yapıya sahiptir. Havacılık sektörü, düşük net kâr marjı sebebiyle ekonomik açıdan, yarattığı hem çevresel hem de gürültü kirliliği sebebiyle ekolojik ve sosyal açıdan sürdürülebilir değildir. Bu olumsuzluklara rağmen stratejik öneminden dolayı havacılık sektörü ülkeler için vazgeçilmezdir. Havaalanlarının bulunduğu yerleşim yerleri, bu olumsuzlukların en çok yaşandığı bölgeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Kurumsal sosyal sorumluluk (Corporate Social Responsibility - CSR), bir kurumun kendisine, paydaşlarına ve içinde yaşadığı topluma karşı sosyal olarak hesap verebilirliği ve onlara karşı yüklendiği sorumlulukları ön plana çıkartan, bu konularda kuruma yardımcı olan ve kurumun kendi kendini düzenlemesini sağlayan bir iş modelidir. Kurumlar, kurumsal vatandaşlık olarak da adlandırılan kurumsal sosyal sorumluluğu uygulayarak, ekonomik, sosyal ve çevresel dâhil olmak üzere toplumun tüm yönleri üzerinde ne tür etkilerin olduğunun bilincinde olarak faaliyetlerine devam ederler ve bulundukları toplumun bir parçası olarak hareket ederler. CSR uygulamalarını benimsemiş kurumlar olağan iş akışında topluma ve çevreye olumsuz katkıda bulunmak yerine onları geliştirici, sorunlarına çözüm üretici şekilde faaliyet gösterir. Bu çalışmada, havaalanlarının kurumsal sosyal sorumluluk faaliyetlerinin onların sosyal sürdürülebilirliğine olası etkilerinin neler olabileceği incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: *Kurumsal Sosyal Sorumluluk, Sosyal Sürdürülebilirlik.*

NEDEN HAVAALANI İŞLETMECİLERİ BİLGİ TEKNOLOJİLERİ ŞİRKETİ KURUYOR?

Dr. Öğr. Üyesi Dilek ERDOĞAN

Tarsus Üniversitesi, Havacılık Yönetimi, dilekerdogan@tarsus.edu.tr

Özet

Havaalanı yapım ve işletim süreçlerinde kapsamlı ve gelişmiş bilgi teknolojileri (BT) kullanılmaktadır. Bazı havaalanı işletmecileri BT kaynaklarını, personelini ve/veya faaliyetlerinin bir kısmını veya tamamını sözleşme ile üçüncü parti BT firmalarına devrederken, bazı havaalanı işletmecileri mevcut BT departmanını bir alt kuruluş veya yan kuruluşa dönüştürerek BT şirketi kurmaktadır. BT şirketi, ana şirkete piyasa koşullarında hizmet sağlamakla birlikte yönetimi tamamen bağımsız olmaktadır. Ana işletme bu sayede önemli bir maliyet unsuru olan bilgi teknolojileri dış kaynak faaliyetleri üzerinde daha fazla kontrol sağlayabilmekte ve bunun da ötesine geçerek BT faaliyetlerini dışarı satarak BT'yi maliyet merkezi olmaktan çıkarıp bir kâr merkezi haline getirebilmektedir. Bir havaalanı işletmesinin BT şirketi kurması ancak belirli koşulların gerçekleşmesi dahilinde gerçekleşebilecek stratejik bir karardır. Bu araştırmada havaalanı işletmecilerinin mevcut BT departmanlarını BT şirketine dönüştürme kararı, işlem maliyeti teorisinin varsayımları çerçevesinde tartışılacaktır. Bu kapsamda Türkiye'nin önde gelen iki havaalanı işletmecisi olan TAV Holding bünyesi altında faaliyet gösteren TAV IT şirketi ve IGA Holding bünyesinde yer alan İstanbul Systems şirketi iki ayrı vaka olarak incelenecektir. Araştırmanın verilerini Web siteleri, gazete haberleri ve yarı-yapılandırılmış görüşmeler oluşturacaktır. Görüşmeler havaalanı yöneticileri ve teknoloji şirketlerinin yöneticileri ile gerçekleştirilecek olup, verilere içerik analizi uygulanacaktır. İki farklı vakanın benzerlik ve farklılıkları ortaya konularak öneriler geliştirilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Havaalanı Yönetimi, Bilgi Teknolojileri Yönetimi, Yarı-Dış Kaynak Kullanımı.*

HAVAYOLLARINDA YEŞİL MARKA SADAKATİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Dr. Öğretim Üyesi Canan YILMAZ UZ
İskenderun Teknik Üniversitesi, canan.yilmazuz@iste.edu.tr

Özet

Gün geçtikçe bozulan ekolojik denge, tüketicilerde çevre bilincini ortaya çıkarmış, tüketicilerin neredeyse bütün faaliyetlerinde çevresel hassasiyetle hareket etmelerini sağlamıştır. Bu da firmalara faaliyetlerinde tüketicilerin çevre hassasiyetlerini dikkate almaları konusunda önemli sinyaller vermektedir. Tüketiciler, herhangi bir firma tercihi yaparken, o firmanın kendilerine sunduğu değer kadar firmanın çevrenin korunmasına yönelik faaliyetlerini de mercek altına almakta ve kararlarını bu çerçevede değerlendirme yaparak vermektedirler. Bu bakış açısıyla, mevcut çalışma ile havayolu yolcularında yeşil marka sadakati oluşumu etkileyen faktörlerin ortaya çıkarılması amaçlanmaktadır. Önceki çalışmalar, bir firmanın mal veya hizmetlerinden elde edilen duygusal fayda ile fonksiyonel faydaların kombinasyonlarının tüketicilerin yeşil ürünlere yönelik tutumlarını etkilediğini ortaya çıkarmıştır. Bir havayolu firmasının sunduğu bu duygusal ve fonksiyonel faydaların yeşil marka imajı oluşumuna etkisinin araştırılması, bu çalışmanın diğer amaçları arasında yer almaktadır. Ayrıca algılanan yeşil riskin tüketicinin son yıllarda önem vermeye başladığı yeşil marka imajını etkilediği ve bu etkinin tüketicilerin o firmaya bakış açısı üzerinde rol oynadığı tespit edildiğinden, mevcut çalışma algılanan yeşil riskin yeşil marka imajının oluşumuna etkisinin ortaya çıkarılması çalışmayı özgün kılan özelliklerden biridir.

Anahtar Kelimeler: *Yeşil Marka Sadakati, Yeşil Marka İmajı, Algılanan Yeşil Risk.*

PANDEMİ VE EKONOMİK OLUMSUZLUK ETKENLERİNİN SEBEP OLDUĞU YENİ DÖNEM HAVAYOLU YÖNETİM STRATEJİLERİ VE KRİZ YÖNETİMİ

Ahmet Koray KAYALAR

Gümüşhane Üniversitesi, ahmetkoraykayalar@gmail.com

Merve AKKAYA

Mavi Gök Havacılık, akkayamerve2@gmail.com

Özet

2020 yılı başlarında ilk kez Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan Covid-19 virüsü, Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edildi ve bu tarihten itibaren neredeyse tüm ülkeler sınırlarını kapatmak ve uçuşların durdurulması gibi küresel anlamda önlemlerini almaya başladı ve bu durum ekonomik olumsuzlukları da beraberinde getirdi. Özellikle ulaştırma sektörü ile doğrudan ilişkili olarak turizm sektörü ve bunun sonucu olarak da havacılık sektörü, pandemiden en olumsuz etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Ayrıca, dünyada pandemiden olumsuz etkilenen sektörlere ilişkin McKinsey and Company tarafından yapılan araştırmada ise pandemi dönemi ülkelerin aldığı önlemler sonucunda faaliyetlerinde en çok düşüş gösteren sektörlerin başında %40 oranında ticari havacılık ve %36 oranında havacılık ve seyahat gelmiştir. Son yıllarda pandeminin neden olduğu seyahat kısıtlamalarının da etkisiyle havacılık sektöründe telafisi zor ve uzun süre negatif yönde ilerleyen ekonomik bir süreç ortaya çıktı. Dolayısıyla havayolu şirketleri için bu sürecin iyi yönetilmesi ve pazar içerisindeki yerlerinin korunması ihtiyacı doğdu. Aynı zamanda sürecin iyi yönetilmesi, süreci iyi yönetemeyen havayolu şirketlerine karşı bir adım öne geçme fırsatı da doğurdu. Pandemi döneminin de dolaylı olarak rol aldığı ve günümüzde küresel boyutta problem haline gelen enflasyon dalgalanmaları da sektör içerisinde hizmet alan çevrenin alım gücünün düşmesine ve özellikle yolcu taşımacılığı ve kargo hizmetlerinde talep yoğunluğunun azalmasına neden olmuştur. Taleplerin az olması şirketlerin havayolu uçuş işletme stratejilerini doğru yönetmelerini gerektirmiştir. Tüm bu etkenler ele alındığında havayolu şirketlerinde sektör içi çıkarların ve sektör içi konumun en iyi düzeyde olması ancak iyi bir süreç yönetimi ile gerçekleştirilebileceği sonucuna varılabilmektedir. İyi bir süreç yönetimi ise iyi bir kriz yönetimi ile sağlanabilir. Bu çalışmada, pandemi ve pandeminin küresel çapta dolaylı olarak etkilediği ekonomik olumsuzlukların havayolu yönetiminde ne gibi stratejik hamleler ve kriz yönetimi yapılmasını gerektirdiği konusu üzerinde durulmuştur ve dünyanın önde gelen havayolu şirketlerinin yönetim stratejilerine de yer verilecektir.

Anahtar Sözcükler: *Pandemi, Havayolu Yönetim Stratejileri, Kriz Yönetimi.*

UKRAYNA - RUSYA SAVAŞI'NIN KÜRESEL HAVA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNE ETKİSİ

Doç. Dr. Mustafa Kemal YILMAZ

Samsun Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, kemal.yilmaz@samsun.edu.tr

Arş. Gör. Tuba BAYAR

Samsun Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, tuba.bayar@samsun.edu.tr

Özet

Geçmişten bugüne tarihi, kültürel, sosyal ve ticari olarak ortak bir geçmişe sahip olan Rusya ile Ukrayna arasında son 20 yılda ortaya çıkan fikir ayrılıkları beraberinde derin bir politik ayrışmayı ve nihayetinde iki ülke arasında işgale varan bir savaşı meydana getirmiştir. Savaşın etkileri kısa sürede küresel bir krize evrilmiş, tüm ülkelerin ekonomileri ve ticari faaliyet yürüten sektörler bu durumdan olumsuz etkilenmiştir. Bu kapsamda çalışmanın amacı, Rusya'nın Ukrayna'ya savaş ilan etmesiyle başlayan karmaşık ve politik durumun uluslararası havacılık sektörüne, Türkiye'nin ulusal havayolu pazarına ve Rusya'nın bayrak taşıyıcı havayolu Aeroflot Havayolları'nın ticari faaliyetlerine olumsuz etkilerini ortaya koymaktır. Bu minvalde, havacılık alanında önemli uluslararası ve ulusal otoriteler olan IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği), EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü), DHMİ (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) ve çeşitli havacılık kurumlarının yayınlamış olduğu istatistiki veriler kullanılarak nitel araştırma yöntemlerinden içerik analizi ve durum değerlendirmesi yapılmıştır. Çalışmanın; küresel ölçekli sonuçlar doğurabilecek uluslararası olaylarda, havacılık sektöründeki tüm paydaşlara katkı sağlaması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Rusya, Ukrayna, Savaş, Havayolu, Hava Taşımacılığı.*

MRO İŞLETMELERİNE YÖNELİK YALIN ÜRETİM MODELLERİNİN İNCELENMESİ

Dr. Öğretim Üyesi Hakkı BAĞAN
İstanbul Rumeli Üniversitesi, hakki.bagan@rumeli.edu.tr

Öğr.Gör. Serap DAŞ
İstanbul Rumeli Üniversitesi, serap.das@rumeli.edu.tr

Özet

Artan küresel rekabet ve COVID-19 pandemisinin ardından ticari havayolu taşımacılığının karşılaştığı zorluklar, havayolu ile MRO işletmelerinin ticari operasyonlarını yeniden dizayn etmek ve kar marjlarını artırmak için baskı yapmaktadır. Bu nedenle, MRO işletmeleri, hava aracı bakım maliyetlerini düşürmeye, bakım süresini azaltmaya ve tedarik zincir sistemlerini hızlandırmaya odaklanmaktadır. Bununla birlikte, müşteri hizmetleri ve iş standartlarına yönelik yüksek talepler, MRO'nun karşılamaya çalıştığı rekabet ortamına katkıda bulunmaktadır. Yalın yönetim yaklaşımı, bu rekabetçi ortamda hayatta kalabilmek için ve gereken performans kazanımlarını sağlamak için MRO işletmelerine fayda sağlayabileceği bilinmektedir. Tüm yalın yönetim stratejilerinin altında yatan anahtar kavram, israfın azaltılmasıdır. Ürüne kıymet katmayan her şey üretim sürecinden çıkartılmaktadır. Diğer bir temel kıymet, devamlı akıştır; bu, ürünün üretim döngüsünün istikrarlı hareketi anlamına gelmektedir. Böylece kaynak israfı olmadan hava aracı bakım faaliyetleri zamanında ve hatta daha da erken tamamlanarak hava aracını operatöre ulaştırılacağı değerlendirilmektedir. Sonuç olarak, MRO işletmelerinde yalın üretim/yönetim uygulamalarının etkinliğinin ve verimliğinin ölçülmesi ve uygulama modellerinin çeşitlendirilmesi için daha fazla araştırmaya ihtiyaç bulunmaktadır. Araştırmaların genelde belirli bir bakım faaliyetine odaklandığı fakat daha karmaşık bakım faaliyetleri uygulayan MRO işletmelerine odaklanılmadığı literatürden bilinmektedir. Daha sonraki yapılacak çalışmalara yalın üretim/yönetim yaklaşımıyla birlikte; Emniyet, Kalite, Maliyet, Üretim Performansı ve İnsan Kaynaklarını Yönetim (EKMÜİ) süreçleri de araştırmaya dâhil edilmesi önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Yalın Üretim, Hava Aracı Bakım Faaliyetleri.*

İNSANLAR NEDEN BUSINESS CLASS'TA UÇMAK İSTER?

Doç. Dr. Berat ÇİÇEK
Malatya Turgut Özal Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, berat.cicek@ozal.edu.tr
Dr. Öğr. Üyesi Yusuf Emre KARAKAŞ
Malatya Turgut Özal Üniversitesi, Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi, emre.karakas@ozal.edu.tr

Özet

Bu çalışmada, lüks tüketimin arkasındaki psikolojideki en son gelişmeleri ve insanların tipik olarak kendilerini güçlü bir şekilde bağlı hissettikleri deneyimlerin ortaya konulması havacılık açısından irdelenmektedir. Bu bağlamda araştırmada, tüketicilerin Business Class'ta uçma motivasyonlarının araştırılması amaçlanmıştır. Lüks tüketim teorisi üzerinden kurgulanan çalışmada nicel araştırma yönteminden yararlanılmıştır ve Business Class'ta uçan yolcularla bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Böylece katılımcıların bu lüks hizmet ile ilgili düşüncelerinin, bu lüks hizmeti nasıl tanımladıklarının, bu hizmetten yararlanmanın onlarda yarattığı hissin ve bu lüks hizmeti almadaki temel etkenin ortaya konulması hedeflenmiştir. Araştırma sonuçlarına göre katılımcıların bu lüks hizmeti "mükemmel kaliteli" olarak tanımladıkları, bu hizmeti almalarındaki en büyük önceliğin "marka kimliği" olduğu ve bu lüks hizmetin "en iyi kaliteyi sunmasından" ötürü tercih ettiklerini belirttikleri görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: *Business Class, Lüks Tüketim, Havacılık.*

İŞ GÖRÜŞMELERİNDE KENDİNİ SUNMA TAKTİKLERİNİN KULLANIMI: KABİN GÖREVLİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Dr. Öğretim Üyesi Yeşim KURT

Kırklareli Üniversitesi yesimkurt@klu.edu.tr

Özet

İş görüşmeleri, işletmeler tarafından potansiyel çalışanların kişiliklerini ve yeteneklerini anlamak ve işe doğru alım yapmak için kullanılan süreçlerdir. Bu süreçte, iş başvurusunda bulunan adaylarsa görüşmecileri olumlu yönde etkileyerek işe en uygun kişi olduklarına dair izlenimler oluşturmak ve diğerlerini eleyerek seçilmek isterler. İki taraf arasında böylesine çatışan çıkarlar söz konusu olduğunda "kendini sunma" taktiği devreye girer. Bu taktik, adayın kendisini görüşmeciye pazarlamasıyla ve görüşmecinin değerlendirmelerinden en yüksek puanı almasıyla ilişkilidir. Bunu yapmak isteyen adaylar geçmiş deneyimlerini çekici bir şekilde anlatabilir, görüşmeciye iltifat edebilir, bazı durumlarda gerçeği esnetebilir hatta olmayan deneyimler uydurabilirler. Kendini sunma taktiğinin işe alımlarda başarılı sonuçlar ortaya çıkarabileceğini gösteren çeşitli araştırmalar olsa da bu taktiğin havacılık araştırmalarındaki yeri son derece sınırlıdır. Bu eksikliği gidermek adına bu araştırmada, kabin görevlilerinin kendini sunma taktiklerini keşfetmek amaçlanmaktadır. Bu amaçla araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden faydalanılması planlanmaktadır. Veri toplama yöntemi olarak yarı yapılandırılmış görüşmelerden ve çalışanların mesleki olarak kendilerini sundukları bir sosyal medya ortamı olan Linkedln profillerinden yararlanılması planlanmaktadır. Araştırmada aynı zamanda, havayolu işletmelerinde kabin görevlisi seçiminde iş görüşmeleri gerçekleştiren insan kaynakları uzmanlarından da veri toplanması planlanmaktadır. Araştırma sonucunda bir yandan kabin görevlilerinin öte yandan havayolu insan kaynakları uzmanlarının bu taktikler hakkındaki farkındalıklarının keşfedilmesinin, hem havacılık hem insan kaynakları hem de izlenim yönetimi yazınına önemli katkılar sağlayacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Kendini Sunma Taktiği, İzlenim Yönetimi, Kabin Görevlisi Seçimi, İş Görüşmesi.*

İŞ MODELİ TEMELİNDE HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN FİYAT-TALEP İLİŞKİLERİNİN ANALİZİ

Dr. Öğr. Üyesi Mehmet YAŞAR
Kastamonu Ünivesitesi, myasar@kastamonu.edu.tr
Doç. Dr. Kasım KİRACI
İskenderun Teknik Üniversitesi, kasim.kiraci@iste.edu.tr

Özet

Bu çalışmanın amacı havayollarının yolcu başına ortalama bilet fiyatı ile talep arasındaki ilişkinin ortaya çıkarılmasıdır. Çalışmada 2013-2022 dönemi için havayollarının bilet fiyatı ve yolcu sayıları verileri panel veri analizi yöntemi aracılığıyla incelenmiştir. Ek olarak çalışmada havayolları iş modeline göre geleneksel, düşük maliyetli, charter ve bölgesel olmak üzere farklı gruplara ayrılmıştır. Çalışmanın bulguları, bilet fiyatında meydana gelen değişim karşısında talepte tepki meydana geldiğini göstermektedir. Analiz sonuçları, tüm iş modelleri kapsamında bilet fiyatı ile havayolu talebi arasında anlamlı ve negatif yönlü bir ilişkinin olduğunu göstermektedir. Ancak iş modeline göre talepte esneklik farklılıkları bulunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Hava Taşımacılığı, Talep, İş Modeli, Fiyat.*

BIBLIOMETRIC ANALYSIS OF STUDIES ON CARBON EMISSIONS PUBLISHED IN THE JOURNAL OF AIR TRANSPORT MANAGEMENT BETWEEN 2000-2021

Asst. Prof. Harun KARAKAVUZ

Selçuk University, School of Civil Aviation, harun.karakavuz@selcuk.edu.tr

Abstract

Carbon emissions from various sectors have become one of the most important issues in the academic community due to both sustainability and global warming concerns. This article aims to determine the trends and characteristics of carbon emission studies published in the Journal of Air Transport Management for the period 2000-2021 with the bibliometric analysis approach. The impact of the most productive countries, institutions, and authors is evaluated by citation analysis, while the co-authoring network between institutions and the association between different keywords are presented. The results of this article provide a detailed picture of the carbon emission studies carried out in the air transport sector between 2000-2021. Both the number of publications on carbon emissions and the cooperation between countries and institutions increased during the specified period. The trend analysis results show that studies on carbon emissions have begun to focus on the travel behavior of passengers, travel demand, and computer simulations. The valuable results from this study can help academic professionals keep up to date with the latest developments in the carbon emission-related field.

Keywords: *Carbon emissions, Bibliometric analysis, Air transportation.*

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE YEŞİL AKLAMA ETKİSİ VE ÖRNEKLERİNİN İNCELENMESİ

Nilay Safiye OĞUZ
Turkish Technic, nilaysafiyeoguz@gmail.com

Özet

Hava taşımacılığının hızlı büyümesi neticesinde havacılık sektörünün sera gazı emisyonlarındaki büyük artış sektörde hizmet veren firmaları küresel ısınmaya olan etkilerini azaltmak amaçlı sürdürülebilirlik faaliyetlerine itmektedir. Ancak bazı firmaların bu faaliyetlere dair beyanları abartılı ya da asılsız bulunmakta ve bu firmalara yeşil aklama (greenwashing) yaptıklarına dair eleştiriler yöneltilmektedir. 1980'li yıllardan itibaren ilgi çekmeye başlayan yeşil pazarlama fikrinin, rekabet üstünlüğü elde etmek isteyen firmalar tarafından belirsiz ve yanıltıcı şekillerde kullanılması yeşil aklama kavramının ortaya çıkması için zemin hazırlamıştır. Bu çalışmada havacılık sektöründe faaliyet gösteren firmalar içinde yeşil aklama yaptığı öne sürülen şirketlerin sürdürülebilirlik politikaları incelenerek çevreci grupların tepkisini çeken davranışlar tespit edilmeye çalışılmıştır. Özellikle Avrupa'nın başlıca havayolu şirketlerinin, bu tür eleştirilere maruz kaldıklarında yaşadığı sorunlar üzerinde durulmuştur. Akademik yazının yanı sıra basında çıkan haberler ve ilgili tarafların görüşleri incelenerek yeşil aklama kavramına çok yönlü bir bakış açısıyla yaklaşmak amaçlanmıştır. Bu çalışmanın amacı havacılık sektöründe yeşil aklama olarak algılanabilecek durumların daha iyi anlaşılmasını sağlayarak sektörde faaliyet gösteren firmaların yeşil aklama davranışlarından kaçınmasını sağlamaktır. Bu konu üzerine yapılmış çok az çalışma mevcut olduğundan, akademik yazına katkıda bulunmak çalışmanın bir diğer amacıdır.

Anahtar Kelimeler: *Havacılık, Sürdürülebilirlik Faaliyetleri, Yeşil Aklama.*

COVID-19 PANDEMIC CRISIS AS AN OPPORTUNITY FOR TURKISH CARGO'S FLIGHT TO THE TOP: DETERMINATION OF CRITICAL SUCCESS FACTORS

Asst. Prof. Dr. Gökhan TANRIVERDİ

Aviation Management, Erzincan Binali Yıldırım University, gtanriverdi@erzincan.edu.tr

Abstract

The Covid-19 pandemic, which deeply influenced passenger transportation in airline industry, caused a decrease in the capacity of air cargo transportation, which benefited from the belly cargo capacity of passenger aircrafts, as aircrafts were grounded to a large extent by airline companies. However, despite the negative effects of the pandemic, some air cargo carriers have become successful with the strategic actions they took soon. One of them, Turkish Cargo, ranked ninth in the world ranking announced at the end of 2019, and ranked first in Europe and fourth in the world according to figures for July 2022. Accordingly, the critical success factors that enabled Turkish Cargo, which has had a growth momentum before the pandemic, to pass the pandemic period more successfully were investigated. Data were collected from 8 participants, 4 academicians focusing on air cargo and 4 air cargo experts working in the sector, through an online form containing two open-ended questions. The data obtained were analyzed inductively by the researcher and critical success factors were explored. Pax-free flights, workforce flexibility and senior management's ability to manage crisis have stood out as critical success factors for Turkish Cargo's success during the pandemic period.

Keywords: *Critical Success Factors, Turkish Cargo, Covid-19 Pandemic.*

SİVİL HAVACILIK VE KABİN HİZMETLERİ ÖĞRENCİLERİNİN SAHİP OLMASI GEREKEN NİTELİKLERİN AHP VE TOPSİS YÖNTEMLERİYLE İNCELENMESİ

Öğr. Gör. Esra YAŞAR

İstanbul Şişli Meslek Yüksekokulu, esra.yasar@sisli.edu.tr

Özet

Bu çalışmada Sivil Havacılık ve Kabin Hizmetleri programında öğrenim görmekte olan 45 öğrencinin kabin memuru olmak için sahip olmaları gereken niteliklere göre sıralamalarının yapılması amaçlanmıştır. Öğrencilerin niteliklerine göre kıyaslama yapabilmek için çok kriterli karar verme yöntemlerinden olan Analytic Hierarchy Process (AHP) ve Technique For Order Preference By Similarity To An Ideal Solution (TOPSİS) kullanılmıştır. Çalışmada Sivil Havacılık ve Kabin Hizmetleri programı öğrencilerine ait niteliklerin belirlenebilmesi için akademisyenlerden ve deneyimli kabin amirinden oluşan uzman ekibe anket çalışması uygulanmış, elde edilen sonuçların ortalaması alınmıştır. Analize dahil edilen kabin memuru olmak için sahip olunması gereken değerlendirme kriterleri dış görünüş, özgüven yeterliliği, sorumluluk bilinci, insan ilişkileri ve empati, diksiyon, ekip çalışmasına yatkınlık olarak belirlenmiştir. AHP (Analytic Hierarchy Process) yöntemi sonucunda önem derecesi en yüksek olan kriter diksiyon olarak belirlenmiştir. Technique For Order Preference By Similarity To An Ideal Solution (TOPSİS) yöntemiyle bu kriterlerin önem düzeyleri esas alınarak yapılan değerlendirme sonucunda ilk sırada 35.öğrenci, son sırada ise 25.öğrencinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Sivil Havacılık ve Kabin Hizmetleri, Kabin Memuru, Çok Kriterli Karar Verme, AHP, TOPSİS.*

HAVAYOLLARININ SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK YAKLAŞIMLARI: THY ÖRNEĞİ

Dr. Öğr. Üyesi Hulisi BİNBAŞIOĞLU
Malatya Turgut Özal Üniversitesi Kale Turizm ve Otel İşletmeciliği MYO,
hulusi.binbasioglu@ozal.edu.tr

Özet

Turizm işletmeleri için vazgeçilmez olan sürdürülebilirlik, ekonomik, sosyal ve çevresel bir anlayışı içermektedir. Firmalar tarafından yürütülen sürdürülebilirlik faaliyetleri, birçok kurum, kuruluş ve tüketici tarafından desteklenmekte ve ödüllendirilmektedir. Sosyal, ekonomik ve doğal çevre ile yakın ilişki içerisinde olan havacılık sektörü için de sürdürülebilirlik hayati bir rol oynamaktadır. Çünkü havacılık faaliyetlerinin gerçekleştiği tüm alanlar, bu sürdürülebilirlik unsurlarıyla iç içedir. Son yıllarda ülkeler, özellikle büyük şirketler ve organizasyonlar aracılığıyla destinasyonlarda turizmin sürdürülebilir kalkınmasını sağlamaya çalışmaktadır. Bu, özellikle büyük ölçekli turizm işletmelerinde ulaşılması daha kolay bir hedeftir (Font & Harris, 2004). Yakın zamana kadar, sürdürülebilirlik, bir çevre sorunu olarak algılanırken, bunun ekonomik ve sosyal boyutlarına yönelik araştırmalara olan ilgi artmıştır (Lehtonen, 2004). Bu çalışmanın amacı da örnek olay olarak seçilen Türk Hava Yolları (THY)'nın sürdürülebilirlik yaklaşımını araştırmaktır. Bu kapsamda, THY'nin 2014-2020 yılları arasında yayınlanan sürdürülebilirlik raporları incelenecektir. Verilerin toplanmasında nitel bir veri analizi yöntemi olarak doküman analizinden yararlanılacaktır. Dünyanın en geniş uçuş ağına sahip olduğu için araştırmaya konu olarak seçilen THY, 129 ülkede 335 şehre uçmaktadır. Ayrıca şirket, faaliyetlerini Birleşmiş Milletler tarafından belirlenen 17 "Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi" doğrultusunda konumlandırmaktadır (Turkishairlines, 2022). Bu doğrultuda, mevcut çalışmada havayolları ve paydaşları için stratejik ve pratik çıkarımlar da tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Havayolları, Sürdürülebilirlik, THY.*

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDE MARKA KİŞİLİĞİNİN TÜKETİCİ SATIN ALMA DAVRANIŞLARI ÜZERİNE ETKİSİ

Öğr. Gör. Mustafa Ali GÖKÇE
İstanbul Şişli Meslek Yüksekokulu, mustafaali.gokce@sisli.edu.tr
Dr. Öğr. Üyesi İsmail ÖZDEMİR
İstanbul Gedik Üniversitesi, ismail.ozdemir@gedik.edu.tr

Özet

Marka kişiliği, markaların insanlar gibi kişilik özelliklerine sahip olduğu temellendirmesiyle açıklanmaktadır. Bireylerin kendi kişilik özellikleri ile eş değer gördüğü markaları benimsediği ve satın alma davranışlarını bu yönde şekillendirdiği bilinmektedir. Havayolu seyahatleri global ve lokal anlamda ulaştırma adına çığır açıcı olsa da geleneksel toplu taşımadan daha farklı riskleri barındırmaktadır. Bu nedenle yolcuların hizmet satın aldığı markaya güven duyması oldukça önemlidir. Güven duygusunu hissetmenin temel taşlarından biri bireylerin kendi kişilik özelliklerini satın alım yaptıkları markalara yansıtması olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın amacı, Türkiye'de havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren firmaları tam hizmet sağlayıcı, düşük maliyetli taşıyıcı ve charter taşıyıcı iş modelleri bağlamında gruplandırarak marka kişilik özelliklerini analiz etmek ve bu özelliklerin havayolu müşterilerinin satın alma davranışlarına etkilerinin incelenmesi olarak belirlenmiştir. Bu amaç doğrultusunda 395 katılımcı ile çevrimiçi anket çalışması yapılmıştır. Çalışma sonucunda araştırmada kullanılan ana boyutların önem sıralamaları incelendiğinde, marka kişiliği ölçeği boyutlarından yetkinlik boyutunun en önemli boyut olduğu, satın alma kararları ölçeği boyutlarından ise ekonomik faktörler boyutunun en önemli boyut olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Havayolu Yolcu Taşımacılığı, Havacılık Sektörü, Marka Kişiliği, Tüketici Satın Alma Davranışları.*

ASSESSMENT OF AIRWORTHINESS OF AGRI AHMED-I HANI AIRPORT IN METEOROLOGICAL CONDITIONS

Assoc. Prof. Dr. Fatih KOÇYİĞİT

Dicle University, Diyarbakır, Türkiye, fatih.kocyigit@dicle.edu.tr

Abstract

Factors that negatively affect aircraft are meteorological events (wind, thunderstorm, fog, rain, snowfall, hail, etc.) and adverse weather conditions. Such adverse weather conditions may cause aircraft accidents or flight delays. Predicting weather conditions is especially important in the landing and take-off stages of aircraft. In this study, meteorological data of 5 years between 01.01.2017-31.12.2021 for Ağrı Ahmed-i Hani Airport were received from Erzurum Regional Directorate of Meteorology and weather events were examined. Directions of the strong winds, strong gust of winds and gust of storms, the years, months and seasons when they were observed were examined. In addition, thunderstorm analysis, precipitation analysis, snowfall, fog data were analyzed in terms of years, months and seasons. According to analyzes conducted, it was observed that the number of days with strong winds per year varies between 5 and 15 and strong gust of wind is generally observed in the spring months (March, May). It was observed that thunderstorms start in the spring months and increase due to the conditional instability with the warming of the air during the transition to summer and the number of thunderstorms varies between 18 days and 36 days per year. The number of annual rainy days varies between 2 and 22 and the precipitation is seen mostly in the Spring months. The number of annual snowy days varies between 1 and 15 and the highest snowfall was seen in 2019. In a 5-year period, 2019 was determined to be the foggiest year with 75 foggy days and foggy days were mostly seen in December, January, February and March.

Keywords*: Aviation, Meteorology, Ağrı Ahmed-i Hani Airport, Wind, Thunderstorm, Fog, Snow,*

1. INTRODUCTION

The main purpose of aviation meteorology is to ensure air navigation required in economic, military and touristic areas are safely conducted in our country. Aviation meteorology is a branch of science that covers the widespread, safe, and fast meteorological information in line with the standards required in all kinds of air transportation, in addition to the management and planning services to provide them (Öztürk, et al. 2021). With the increase in air transport, the interest in airlines is increasing. Meteorological events gain more importance with the development and growth of air transport. When the reasons for flight delays in air transportation all over the world are examined, meteorological reasons always occupy one of the first three places. During aircraft operations meteorological information carry great importance in terms of both air traffic control and piloting techniques. Wind speed, direction, icing conditions, turbulence, and windshear are among the important meteorological events during aircraft operations. People generally prefer air transportation to travel faster and more safely. Thus, the time spent for transportation gained importance. Therefore, analyzes and studies became ever more significant. Delays and cancellations in flights also negatively affect people. In 500 BC, Chinese

General Sun Tzu stated the importance of meteorology in the war by saying “know the place, know the weather, then your victory will be complete”. (Keskin, et al. 2020), conducted an analysis of the wind and thunderstorm events and snowfalls that took place between 01.01.2012 and 31.12.2019 using the routine weather report prepared by Samsun Çarşamba Airport meteorology unit (Meteorological Aerodrome Report-METAR) and Aviation Special Weather Report (SPECI). (Özdemir, et al. 2017), conducted a meteorological analysis of the Downburst incident caused by the Supercell thunderstorm cell in Istanbul Atatürk International Airport, which caused many property damage. They concluded that the rapid increase of the convergence line in the western regions of Turkey increased the convection along with it, the hail and the gust amount had a wind value of 72 knots, and the thunderstorm cell was in the form of multi-cell thunderstorms in the light of meteorological data, radar and satellite images. (Kadıoğlu, 2007), investigated the effects of meteorological events at Trabzon Airport on flights between 1985 and 2004, and concluded that landing and take-off of airplanes at the airport becomes difficult on days when precipitation types such as rain, thunderstorm and snow are heavy. (Avşar, 2015), conducted analysis on thunderstorms and foggy days at Izmir Adnan Menderes Airport for a 10-year period covering the years 2004 and 2014, using the observations produced for aviation purposes (METAR, Meteorological Aerodrome Report) and special observations (SPECI, Aviation Special Weather Report). As a result of the study, in the fog analyzes made for the 10-year period covering the years 2004 and 2014, it was determined that there were mostly two types of fog in the LTBJ, namely radiation and advection fogs. (Aksu, 2019), examined the characteristics of fog events using the meteorological data of Çarşamba International Airport in Turkey between the years 2008-2017.Aksu classified fog events and the fog formation process with a simple conceptual model, investigating fog types, visibility distance, duration, wind direction-speed and sea surface temperature. It was determined that no fog was observed between July and September and the foggiest periods were between the beginning of January and the end of May.

In this study, monthly and annual analyzes were conducted covering the 5-year period between 01.01.2017 - 31.12.2021 for Ağrı Ahmed-i Hani Airport according to the monthly wind, thunderstorm, precipitation, fog and snow data prepared by the airport meteorology unit. With the help of these analyzes, the forecasts made in advance will provide better results for future flights to Ağrı Ahmed-i Hani Airport, increasing flight safety. In addition, flight delays and cancellations could be foreseen and necessary measures could be taken. This would prevent the material and moral losses for airline companies and passengers.

2. METHOD

Ağrı Airport in Ağrı was built in 1994. The airport, which is located 8.5 km south of Ağrı province, was established on an area of approximately 1,500,000 m^2. After its construction was completed, the airport runway, which was put into service in 1997, was closed to air traffic and renewed in 2009 because it was not suitable for large-bodied flights. The annual passenger capacity is 300 thousand on average, and the runway is 3000 meters long and 45 meters wide. Ağrı Ahmed-i Hani Airport (ICAO code LTCO) is located in the Eastern Anatolia region of Turkey. Geographical coordinates of its airport 39°38`51"N, 43°01`43"E (LTCO) is shown in Figure 2. A bird's eye view of Ağrı Ahmed-i Hani Airport is shown in Figure 1.

Figure 1. Ağrı Ahmed-i Hani Airport (DHMİ, 2022).

Figure 2. Location of Ağrı Airport (DHMİ, 2022)

In this study, data from the Automatic Meteorological Observation Station of Ağrı Ahmed-i Hani Airport Meteorology Office and weather report data prepared for aviation activities were used. In this data set, the dates between 01.01.2017 and 31.12.2021 were evaluated. By analyzing the data received by the meteorology, in order for a day to be considered having strong wind, there must be strong wind in at least at least one observation that day. The same evaluation method applies to storms, thunderstorms, precipitation, fog and snow.

3. FINDINGS

3.1 Wind Analysis

Winds are horizontal air currents blowing from high pressure to low pressure. In a strong wind, large branches sway, whistling is heard on telegraph wires, it gets difficult to carry umbrellas are difficult to carry. In a storm all trees sway. It becomes difficult to walk against the wind (MGM, 2022). The speed of the wind is usually measured with an anemometer at 10 meters in Meteorology Stations. The direction in which the wind blows the most and frequently, in short, the characteristic direction of the wind expresses its prevailing direction. The sudden increase in the speed of the wind is called wind gust. For this sudden increase to be called a gust, it must be 10 knots more than the measured wind speed. Winds are classified as strong wind in 22-33 knot and storm in 34-40 knot according to the Beaufort scale (BEAUFORT SCALE) [9]. When the 5-year wind data of Ağrı Ahmed-i Hani Airport is examined, mostly strong winds and stormy winds are seen. (Stormy wind=28-33 knots, 13.9-17.1 m/sec, Strong Wind=22-27 knots, 10.8-13.8 m/ sec). Annual and monthly average wind speeds are shown in Figures 3a and 3b. Analyzes demonstrate that the number of days with strong winds per year varies between 5 and 15, with an average of 11.50. While 2017 had the lowest value with 5 days, the years 2020 and 2021

were the years in which strong winds were observed the most frequently with 15 days. The number of strong wind days increased in recent years. Generally, strong wind gusts are seen in the spring months (March, May).

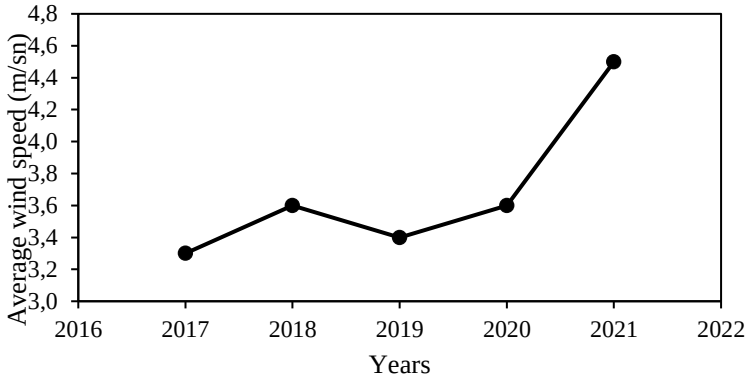

Figure 3a. Annual average wind speed (m/s)

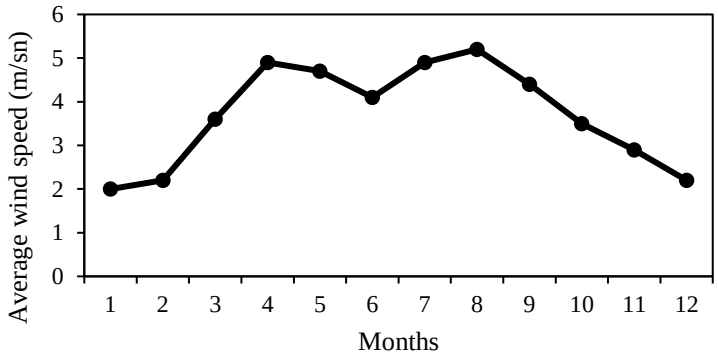

Figure 3b. Monthly average wind speed (m/s)

3.2 Thunderstorm Analysis

The data of the 5-year thunderstorms of Ağrı Ahmed-i Hani Airport was analyzed. Current weather events with thunderstorms in the dataset are as follows; mild thunderstorm, mild thunderstorm with rain, light thunderstorm around the airport, light thunderstorm with hail, light thunderstorm with rain, light thunderstorm with snowfall, light rain and foggy thunderstorm, light snowy and fogy thunderstorm, and heavy rain thunderstorm. The annual number of thunderstorm days between 2017 and 2021 at Ağrı Ahmed-i Hani Airport is shown in Figure 4a. Accordingly, the number of thunderstorm days varies between 18 and 36 days. The year with the most thunderstorms is 2020 with 36 days and the year with the least thunderstorm is 2017 with 18 days. There is an increase in the number of thunderstorm days compared to 2017. Considering the total number of monthly thunderstorms during the analyzed period (Figure 4b), it is seen that the most thunderstorms occur in June and then in May. This shows us that the thunderstorms start in the spring and in the transition to summer, conditional instability with the warming of the air and thunderstorm formation conditions are formed.

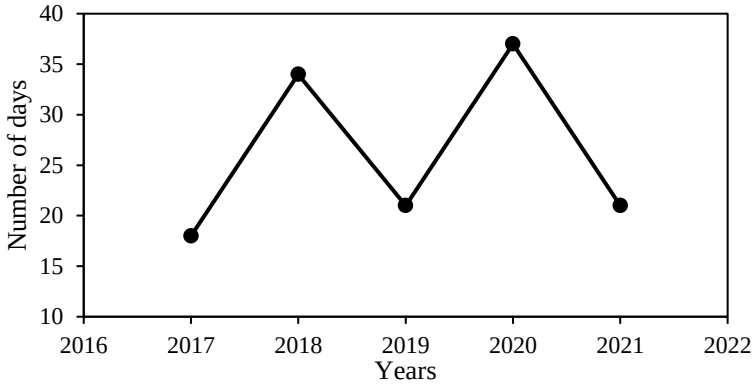

Figure 4a. Number of annual thunderstorm days.

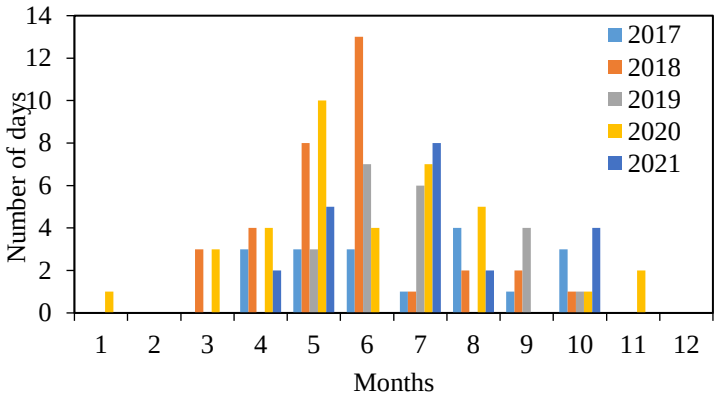

Figure 4b. Number of days with monthly thunderstorms.

3.3 Precipitation Analysis

It is the phenomenon of the condensation of the water vapor in the air masses as a result of their cooling when encountering a cold air layer, passing through a cold place or rising and descending to the earth in liquid or solid form. Analysis of the 5-year precipitation data of Ağrı Ahmed-i Hani Airport was conducted. The number of days with annual precipitation is shown in Figure 5a. The number of rainy days per year varies between 2 and 22 days. The year with the most precipitation was 2018 with 22 days and the year with the least precipitation was 2021 with 2 days. As analyzed from the data in the past year, there has been a noticeable decrease. As can be seen in Figures 4a and 5b, precipitation occurred the most frequently in Spring months.

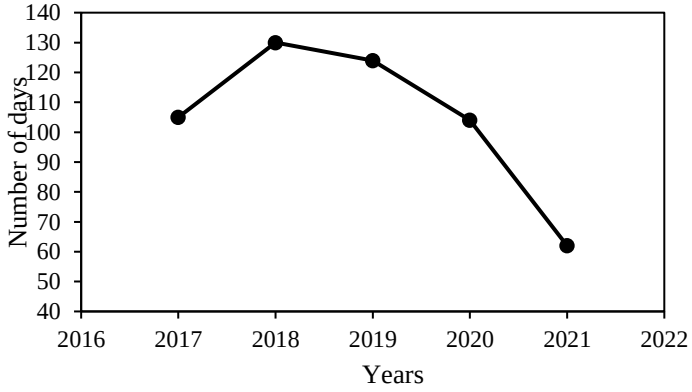

Figure 5a. Number of rainy days per year

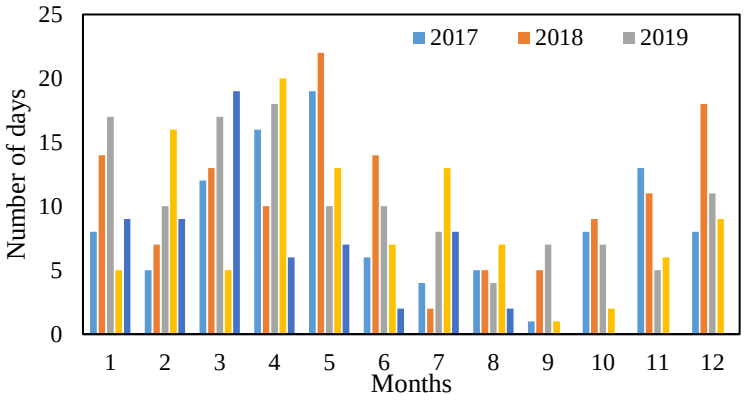

Figure 5b. Number of rainy days per month

3.4 Snow Analysis

Snow is the transformation of very small water droplets forming clouds into thin pieces of ice when they mix with very cold air. As the snowflakes reach a weight that cannot be held in the air parcel, they will begin falling to the ground. The falling of these frozen water particles to the ground is called snowfall. Among the current weather codes selected from the 5-year METAR and SPECI observations of Ağrı Ahmed-i Hani Airport, those with the SN (snow) code were analyzed. Current weather events with snow in the dataset are as follows: light snowfall, light showers, rain mixed with light snow, snow mixed with light rain, light snow and haze, light snow and rain with haze, light thunderstorm with snow, light snow and fogy thunderstorm, light snow showers with haze, light snow showers with rain, light show showers and rain with haze, light show showers with partial fog, light snow, light snow with haze, light snow with rain, light show showers, light show showers with haze, light snow with frozen fog, light show showers with frozen fog, light snow and partial fog, heavy snowfall, heavy snow showers, heavy snowfall and frozen fog, heavy snow showers and frozen fog. The number of snow days per year is shown in Figure 6a. The number of snow days per year varies between 1 and 15. The year with the most snowfall was 2019 with 14 days of snow and the year with the least snowfall was 2017 and 2020 with 1 day. It is observed that snowfall decreased after 2020. As can be seen in Figure 5b, the months with the highest snowfall were observed as January and February.

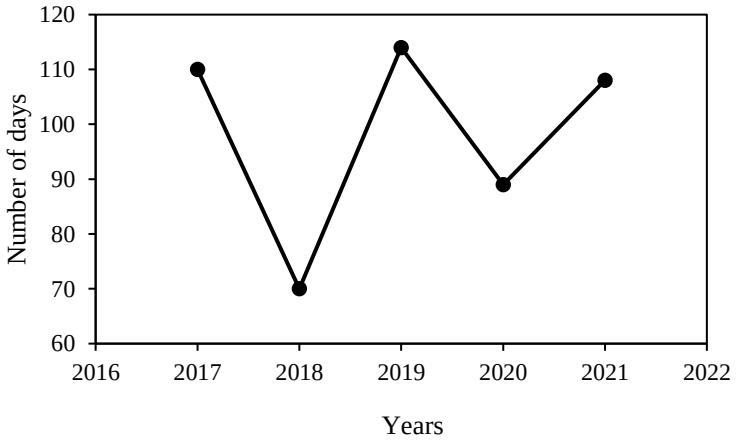

Figure 6a. Number of snowy days per year

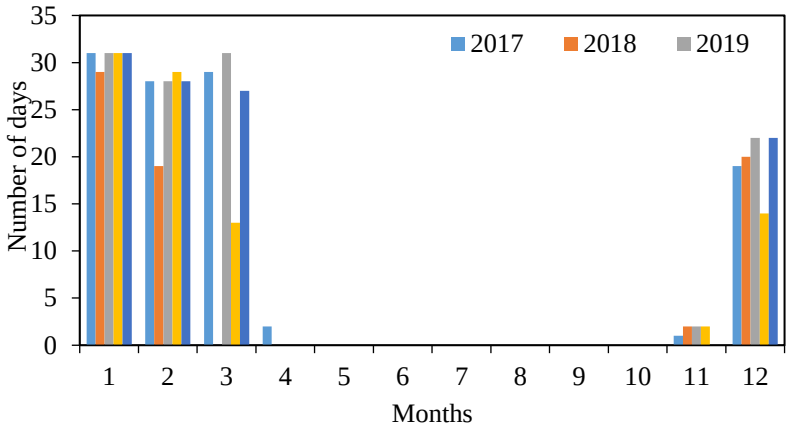

Figure 6b. Number of snowy days per month

3.5 Fog Analysis

The average number of foggy days per year in the five-year period from 2017-2021 in LTCO was about 50 days. Within a 5-year period, 2019 was determined to be the year with the foggiest days with 75 foggy days, while 2018 and 2020 were determined as the years with the least foggy days with 32 foggy days (Figure 7a). When the distribution of fogs occurring over a 5-year period by months is investigated, December was determined as the month with the highest number of foggy days with 60 days. Other densely foggy months were January with 59 days, February with 53 days and March with 40 days (Figure 7b). It was observed that 89% of the fogs occurring in LTCO happened in a 4-month period covering December, January, February and March. This period was identified as the foggiest period of LTCO. No fog incident occurred in June.

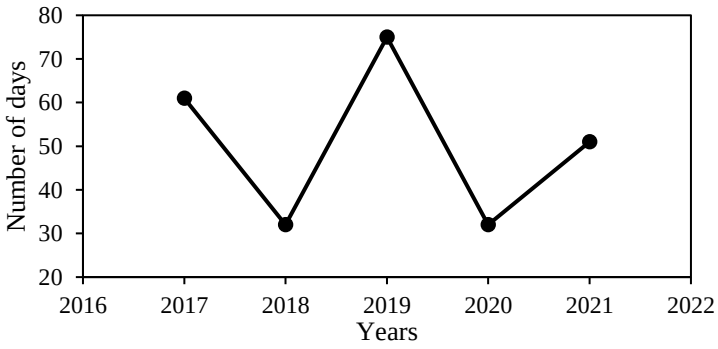

Figure 7a. Number of foggy days per year

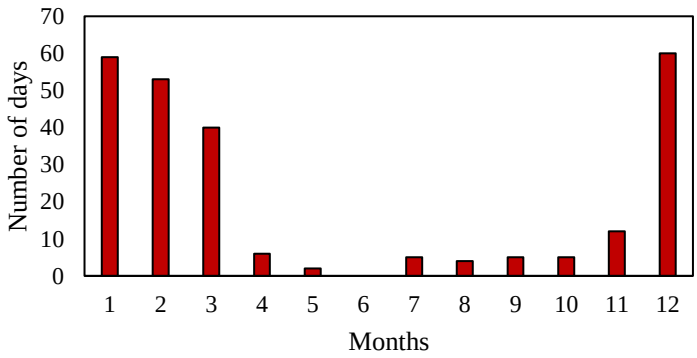

Figure 7b. Number of foggy days per month

4. RESULTS AND DISCUSSION

In this study, using meteorological data for Ağrı Ahmed-i Hani Airport (LTCO), strong winds and their directions, strong gust of winds and their directions, gust of storms and their directions, thunderstorms, precipitation, snowfall and foggy days were investigated. Safe flight forecasts for the coming years were made. It was determined that strong winds occur approximately 15 days a year. It is noteworthy that the number of days with strong winds decreased in recent years. It was determined that the annual average of thunderstorm days was approximately 27 days. It was observed that snowfall increased after 2020, when it occurred on average 8 days a year. When the distribution of snowfall according to months was examined, was observed that it mostly took place in January. As a result of the analysis, meteorological events such as strong winds, gust of strong winds and storms, thunderstorms, snowfalls, fog and although rare, occur at Ağrı Ahmed-i Hani Airport. Such analyzes should be taken into account in flight planning. These analyzes show that flights to an airport that carries 3 million passengers a year is likely to be affected by these meteorological events. Based on this study, January should be taken into account for winds that may affect flights to Ağrı Ahmed-i Hani Airport, and June for thunderstorm events. In addition, trying to predict the possibility of positive or negative occurrence of the meteorological events examined in this study in the coming years and taking them into account in the planning will contribute to the reduction of flight cancellations or flight delays. Also, using different meteorological analysis models for periods when meteorological events are intense and at the same time presenting the reasons for the occurrence of such events will contribute to forecasting for the future.

REFERENCES

Öztürk, F., Fazla, H., Akbay, R.A., & Kotil, T. (2021). Aviation and meteorology. *European Journal of Science and Technology,* 25, 131-138.

Keskin, M., Efe, B. (2020). Samsun Çarşamba airport analysis of wind, thunderstorm and snow. *International Engineering and Natural Sciences Conference*, 321-332

Özdemir, E. T., Yavuz, V., & Müslüm M. (2017). Investigation of downburst event at Atatürk international airport. *III. Meteorological Remote Sensing Symposium*.

Kadıoğlu, Y. (2007). A Geographical perspective on Trabzon airport. *Journal of Marmara Geography,* (25), 173-190

Avşar E. (2015). Cumulonimbus (CB), Thunderstorm and fog analysis of Izmir Adnan Menderes airport. VII. *Atmospheric Sciences Symposium.*

Aksu H. (2019). Event based characteristics of Çarşamba airport. *Applied Sciences and Engineering,* 20(4), 515-523,

Ağrı Airport Information https://havalimanlari.net/agri-havalimani-havaalani/agri-havalimani-havaalani.html

State Airports Authority https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Havalimani/Agri/AnaSayfa.aspx (Access date: 16.09.2022)

General Directorate of Meteorology https://mgm.gov.tr/site/yardim2.aspx?=BOFOR

AVIATION MANAGEMENT ACADEMY

ICAM 2022

ISBN: 978-605-254-703-4

icamcongress.org